

Nr 18-19 (39-40)

za KIEROWNICĄ

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI | Warszawa 1 — 31 października 1950 | Cena 40 zł.

NIECH ŻYJE DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO — DZIEŃ POLSKO-RADZIECKIEGO BRATERSTWA BRONI!





ROZKAZ NR 62/MON

Warszawa, dnia 12 października 1950.

Szeregowcy i Marynarze, Podoficerowie i Oficerowie, Generałowie i Admirałowie

Wojsko Polskie wraz z całym narodem obchodzi dziś po raz pierwszy — Dzień Wojska Polskiego.

Obchodzimy dzień ten w siódmą rocznicę Bitwy pod Lenino, w której wspólnie przelana krew zcementowała nierozerwalne braterstwo broni i braterstwo idei Wojska Polskiego z Armią Radziecką.

Sławna i pełna chwały jest droga bojowa Ludowego Wojska Polskiego. Zbudowane przez najlepszych synów klasy robotniczej, rozwijało się i krzepło Wojsko Polskie, jako wojsko robotniczo-chłopskie, jako wojsko narodu polskiego, dzięki braterskiej pomocy Związku Radzieckiego i osobiście Generalissimusa Stalina.

Walcząc u boku potężnej armi kraju socjalizmu, Wojsko Polskie brało udział w wyzwalaniu naszej ziemi ojczystej, w wytyczaniu nowych, sprawiedliwych granic Ojczyzny, w ostatecznym rozgromieniu imperializmu hitlerowskiego. Pod Lenino i Warszawą, na Bugu i Wiśle, pod Kołobrzegiem i Gdańskiem, na Wale Pomorskim, na Odrze i Nysie, pod Dreznem i pod Berlinem wsławił się żołnierz polski ofiarną i zwycięską walką o wolność Ojczyzny, o Polskę Ludową.

Siłę niezwalczoną dawała żołnierzowi polskiemu świadomość celów, o które walczył w służbie ludu pracującego. Siłę niezwalczoną dawało mu braterstwo broni z niezwyciężoną Armią Radziecką — Armią Wyzwolenia Narodów. Siłę niezwalczoną dawała Wojsku Polskiemu, wywodząca się z ludu kadra oficerska, nierozerwalnie związana z masami pracującymi Polski.

Dzień Wojska Polskiego wyraża najlepsze tradycje ludowych sił zbrojnych, walczących u boku Armii Radzieckiej przeciwko najeźdźcom hitlerowskim, tradycje walk bohaterskich partyzantów Gwardii Ludowej i Armii Ludowej oraz sławnych bitew Pierwszej i Drugiej Armii Wojska Polskiego. Dzień Wojska Polskiego jest symbolem czci i pamięci dla tych wszystkich, którzy oddali życie w ofiarnej walce za Polskę Ludową. Dzień Wojska Polskiego wyraża idee, które przyświadczyły żołnierzom w walce o Polskę Ludową, ideę niezłomnej wierności w sprawie ludu polskiego i wiecznego braterstwa z Armią Radziecką.

Dzień Wojska Polskiego obchodzimy w sytuacji, kiedy pod wodzą Wielkiego Stalina naród radziecki wznosi wspaniałą budowlę komunizmu, wytyczając całej ludzkości drogę ku jasnej i szczęśliwej przyszłości.

W oparciu o pomoc Związku Radzieckiego masy ludowe naszego kraju realizują wielki Plan 6-letni, budując lepszą przyszłość narodu, wznosząc fundamenty socjalizmu w Polsce. Rosną siły socjalizmu i w innych krajach demokracji ludowej, rosną na całym świecie i zwierają się wokół Związku Radzieckiego siły mas ludowych walczących o pokój. Przeciwko zbrodniczemu najazdowi imperialistów anglo-amerykańskich na Koreę, przeciwko remilitaryzacji Niemiec Zachodnich, przeciwko planom rozpętania nowej wojny światowej, mobilizuje swoje siły i wzmaga walkę potężny front pokoju. Siły te, którym przewodzi gigantyczna potęga Związku Radzieckiego, są niezwyciężone i pokrzyżują plany napastników imperialistycznych.

Dzień Wojska Polskiego — jest przeglądem naszych sił zbrojnych, które nieugięcie stoją na straży pokoju, na straży niepodległości naszej Ojczyzny i budownictwa socjalistycznego.

SZEREGOWCY I MARYNARZE, PODOFICEROWIE I OFICEROWIE, GENERAŁOWIE I ADMIRAŁOWIE.

W dniu Wojska Polskiego pozdrawiam Was i życzę dalszych osiągnięć w wyszkoleniu bojowym i wychowaniu politycznym w oparciu o doświadczenia Armii Radzieckiej i przodującą, stalinowską naukę wojenną.

Dla uczczenia Dnia Wojska Polskiego

ROZKAZUJĘ:

oddać w stolicy naszej Ojczyzny — w Warszawie 20 salw artyleryjskich w dniu 12 października o godz. 19.00.

Niech żyje Wojsko Polskie — wierna straż niepodległości naszej Ojczyzny i budownictwa socjalistycznego.

Niech żyje nierozerwalne braterstwo broni Wojska Polskiego z Armią Radziecką.

Niech żyje Wódz światowego frontu pokoju, Przyjaciel Narodu Polskiego — Wielki Stalin.

MINISTER OBRONY NARODOWEJ
(—) *Konstanty Rokossowski*
Marszałek Polski

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(—) *Bolesław Bierut*



W EKSPLOATACJI ZIMOWEJ WZORUJEMY SIĘ NA DOŚWIADCZENIACH KIEROWCÓW RADZIECKICH

DOBRZE ZABEZPIECZYLI PRZEJŚCIE NA JESIENNO-ZIMOWĄ EKSPLOATACJĘ



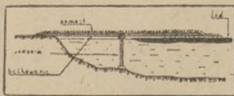
Oficer L. Filipowicz natychmiast po powrocie z obozów letnich przystąpił do prac przygotowawczych celem przejścia na jesienno-zimową eksploatację. Chodziło o to, aby starsi żołnierze mogli jak najprędzej przekazać swe doświadczenia młodszym kierowcom. To też po wspólnie odbytym przeszkoleniu nastąpiły wspólne prace w warsztatach i na Stacji Obsługi. Kierowcy jednostki oficera Filipowicza są pewni, że samochody nie zawiodą ich w zimie.



Kpr. Szymczak przedłużył okres międzynaprawczy swego samochodu, którego eksploatację w okresie zimowym prowadzi nadal wzorowo. Wiedząc o ciężkiej pracy samochodu w zimie dokładnie sprawdził wszystkie zespoły samochodu, zmienił olej, a następnie przełożył opony według zaleconej kolejności. Po wykonaniu tych prac oświadczył, że nie boi się najcięższej zimy.

Prowadzenie pojedynczego nawet samochodu w zimie wymaga od kierowcy zwiększonego wysiłku, uwagi i specjalnie starannego przygotowania samej maszyny. Jazda natomiast w kolumnie, dobre wykonanie marszu zespołowego w zwartym szyku kilku, kilkunastu czy kilkadziesięciu samochodów nakazuje aby na te właśnie czynniki zwrócić w dwójnasób uwagę. Wypadek bowiem, uszkodzenie maszyny itp. odbije się nie tylko na pojedynczym wozie lecz może spowodować zniszczenie kilku nawet samochodów (zderzenie na drodze pokrytej lodem, przy małej widzialności itp.), spowodować konieczność zatrzymania się całej kolumny, przerwanie łączności itp. co w efekcie wywołuje opóźnienie w wykonaniu powierzonego nam ważnego zadania bądź też całkowite jego niewykonanie.

Wspaniałym przykładem mistrzowskiego i pełnego poświęcenia wykonania marszów w najtrudniejszych warunkach zimowych są dla nas żołnierzy służby samochodowej nasi koledzy kierowcy Armii Radzieckiej spod Stalingradu. Dzięki ich



Kładka wzmacniająca.

wysokim umiejętnościom, zdyscyplinowaniu w wykonaniu ogromnych i niezwykle trudnych marszów, mógł w dużej mierze zostać przeprowadzony genialny plan strategiczny Wielkiego Wodza Armii Radzieckiej Generalissimusa Stalina skoncetrowania grupy uderzeniowej wojsk radzieckich na flance nieprzyjaciela i otoczenia jego armii. Ich wielką zasługą jest zaopatrywanie walczącego Stalingradu w broń, amunicję i żywność przez pokryte śniegiem stepy nadwołżańskie.

Marsze wykonywane w tym okresie przez kierowców Armii Radzieckiej podczas mrozu dochodzącego do 40°C poniżej zera, po stepach pokrytych warstwą śniegu sięgającą 1½ metra odbywały się ze względu na zachowanie tajemnicy wojennej jedynie w nocy. Odległość wynosiła zwykle 200 i więcej kilometrów. Nieznany jest przy tym wypadek opóźnienia kolumny bądź utkwienia w drodze i nie wykonania zadania.

Sukcesy swe zawdzięczają kierowcy spod Stalingradu szeregowi czynników, które winne stać się dla nas nauką dla opanowania trudnej sztuki sprawnej pracy w zimie.

Kierowcy radzieccy szczególnie starannie przygotowywali przed każdym marszem swe samochody zwracając specjalną uwagę na wyregulowanie gaźników i układ elektryczny. **Sprawdzali przed długimi marszami szczelność zaworów, która powoduje utrudnienia w zassaniu mieszanki.**

Wszystkie samochody były zawsze zaopatrzone w łańcuchy przeciwślizgowe, skrzynki z piaskiem, szmaty, łopaty do odgarniania śniegu, kilofy i linki holownicze. Kierowcy radzieccy dbali przy tym aby narzędzia te nawet nieużywane były w jaknajlepszym stanie. Przed wyruszeniem w marsz kierowcy sprawdzali dobre funkcjonowanie wyciągarek. Przy przewożeniu ładunku tak go rozmieszczali by przez przeciążenie jednej z par kół nie spowodować później ugrzęźnięcia w śniegu.

Przed wyjazdem w drogę kierowcy radzieccy zbierali się samorzutnie by jeszcze raz omówić zasady jazdy zimowej w kolumnie. Na zebraniach tych wyróżniali się komsomolcy i członkowie partii, którzy tłumaczyli kolegom znaczenie wykonywanego przewozu i przypominali o podstawowych obowiązkach w marszu.

Podczas marszu kierowcy radzieccy jechali zawsze na równym „gazie" celem uniknięcia zarzucenia samochodu w śniegu czy też na gołoledzi.

Trzymali się zawsze śladu pozostawionego przez poprzedni samochód, tworząc w ten sposób jedną jedynie koleinę i ułatwiając w ten sposób marsz jadącym za nimi kolegom, którzy w przeciwnym wypadku musieliby przebijać się przez zaspy stworzone z wyrzuconego przez koła i rozjechanego śniegu.



Wzmocnienie lodu przy pomocy żerdzi i belek.

Zaspy śnieżne i małe pochyłości brali zawsze z rozpędu dając równocześnie znak jadącemu za nim samochodowi przez umówiony sygnał dźwiękowy.

Zachowywali zdwojone odległości, chroniąc się w ten sposób od ewentualnej możliwości zderzenia na śliskiej drodze.

Hamowali silnikiem w wypadku zaś konieczności „użycia hamulców czynili to szczególnie ostrożnie dając równocześnie znak umówionym sygnałem.

Zwracali uwagę na zachowanie łączności sygnalizując natychmiast powstanie luki w kolumnie.

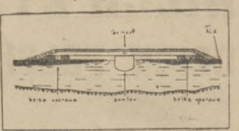
W trudnych miejscach wymagających przekopania drogi itp. organizowali natychmiast wzajemną współpracę przyspieszającą pokonanie ich przez całą kolumnę.

Na postojach sprawdzali stan techniczny samochodów i chronili je przed mrozem. W marszu bowiem nie wypuszczali przytym nigdy wody i oleju, lecz uruchamiali silnik w odstępach półgodzinnych.

Przestrzegali ściśle ochrony tajemnicy marszu nie dając nikomu na ten temat informacji, przestrzegając ściśle zaciemnienia i dyscypliny jazdy w kolumnie.

Przy przeprawie przez lód kierowcy radzieccy przeprowadzili następujące prace wstępne:

1) rozpoznanie stanu dojazdów do przeprawy,
2) zbadanie stanu lodu, jego grubości sprawdzenie szybkości prądu rzeki,
3) zbadanie stanu wyjazdów,
4) możliwość użycia pomocniczych materiałów miejscowych.



Mostek pomocniczy.

Celem zbadania grubości lodu kierowcy radzieccy odgarniali śnieg z całego terenu przeprawy (jest on bowiem tylko dodatkowym, silnym obciążeniem lodu) poczym w odległości co 3 metry kopali przerębie i dokładnie badali grubość nawierzchni lodowej.

W wypadku, gdy lód był za słaby kierowcy radzieccy, albo polewali go celem wzmocnienia go wodą, a gdy to nie wystarczało budowali pomosty naturalne po krywają powierzchnię lodu gałęziami i chrustem na grubość 3—4 cm pokrywając każdą warstwę kolejno śniegiem i polewając wodę. Celem wzmocnienia nawierzchni lodowej, szczególnie przy przeprawach typu stałego budowano sztuczne wzmocnienia, jak widzimy to na rysunkach.

Jadąc po lodzie kierowcy radzieccy nie jechali nigdy szybciej, niż 5—6 km/godz., unikając w miarę możności wszelkiego manewrowania samochodem oraz nie dodając raptownie gazu.

Przykład wspaniałych osiągnięć kierowców radzieckich w latach wojny z faszyzmem i zdobyte przez nich doświadczenia powinny się stać dla nas wzorem Stosowanie ich w praktyce, przyswojenie sobie ducha bojowego cechującego żołnierzy-kierowców najlepszej armii świata spowoduje, że bez trudności tak jak i oni wykonamy za pomocą naszych samochodów zadanie bojowe w zimie.

plut. Walczak Z.

Czy wiesz jak



Warunki jesienno-zimowego użytkowania pojazdów mechanicznych nie są w istocie tak ciężkie, jak się to nieraz mówi. Odpowiednie przygotowanie do tego okresu, jak również zmiana systemu jazdy ułatwi nam w dużym stopniu wykonywanie zadań, jakie dowództwo postawi przed naszą Służbą w zimie i dopomoże utrzymać tabor samochodowy w stałej gotowości bojowej.

Zgadzamy się z tym, że jeżdżąc samochodem w okresie letnim i nawet przy znośnej jeszcze temperaturze jesiennej, przywykliśmy do dobrego orientowania się w sytuacji na drodze, tak przed sobą jak i z boku lub za nami. Okres chłodów zimowych w dużym stopniu powoduje utrudnienie w dobrym orientowaniu się w sytuacji otaczającej nasz wóz. Są to okoliczności wybitnie związane z ubiorem i niską temperaturą. Tak więc, w przeciwieństwie do lata, w zimie nie spotyka się wozów, gdzie kierowca trzymałby otwartą szybę w drzwiach. W obawie przed zimnym powietrzem zamykamy się szczelnie w pudle samochodu. Pierwsze więc utrudnienie, w połączeniu jeszcze z ciepłą, futrzaną kominiarką lub nausznikami, to przytępiona zdolność reagowania na dźwięki zewnętrzne.

Sam ubiór, przeważnie gruby, powoduje również skrępowanie naszych ruchów. Głowa nie obraca się już lekko na boki. Przy tym nie zawsze widać wyraźnie przez boczne szyby — zaparowane, lub nawet pokryte szronem. Z zewnętrznych skutków zimy warto podkreślić, że tak wyraźny pisk gum przy hamowaniu lub zakręcaniu innego wozu za nami czy obok nas, nie jest już słyszalne, gdyż nie powstaje, ze względu na zaśnieżoną lub zlodowaciałą nawierzchnię. Wszystkie te punkty czynią nasze reagowanie przedłużonym i przytępionym, a samą jazdę bardzo ryzykowną i niepewną. Dlatego też w zimie wymaga się, nie tylko umiejętności walczenia z gołoledzią, śniegiem i mrozem, lecz i równoczesnego wyostrzenia uwagi, ostrożniejszego i jaknajbardziej zgodnego z przepisami ruchu — prowadzenia wozu.

Zasadą główną jazdy w zimie, szczególnie przy zlodowaciałej nawierzchni, którą tak samo dobrze powoduje mgła podczas mrozu, jak i ujeżdżony śnieg podczas niewielkiej odwilży, winna być jazda zawsze z taką szybkością, aby w razie potrzeby można się było zatrzymać bez użycia lub z bardzo minimalnym użyciem hamulców. Pamiętać bowiem należy, że wszelkie obliczenia drogi hamowania i toru wozu zawodzą z nastaniem zimy. To co w lecie wymagałoby 20 — 25 metrów hamowania w zimie wyniesie może nawet dużo więcej ponad 50 metrów, a tor po którym wóz przy zatrzymanych kołach będzie się ślizgał zależny jest tylko od profilu nawierzchni.

Zdarzać się będą sytuacje, gdy optycznie równa i płaska droga spowoduje przy zahamowaniu gwałtowne i nieoczekiwane przesunięcia wozu w prawo lub w lewo, a nawet jego obrócenie się tyłem do przodu. Z najtrudniejszych i najniebezpieczniejszych momentów w jeździe zimowej jest wyprzedzanie, wymijanie i przebywanie zakrętów. Dwa pierwsze punkty stanowią bezsprzecznie największą możliwość uszkodzenia nie tylko swego, ale i cudzego samochodu. Wyprzedzanie ze względu na stosunkowo niewielką różnicę szybkości pojazdów można przedsięwziąć nawet na oblodzonej powierzchni, postępując jednak z wielką rozwagą, szczególnie jeżeli profil jezdni jest bardzo wypukły. Gdy dzieje się to w dodatku w mieście, gdzie na jezdni znajdują się szyny tramwajowe, należy specjalnie ostrożnie zmieniać swój tor jazdy, tak aby nie znaleźć się w sytuacji, w której nie można przodu wyprowadzić z „koleiny" tramwajowej. W takim wypadku należy całkowicie zwolnić i mocno skręcając koła w bok powoli wyjechać. Wielką lekkomyślnością jest jazda z dużą szybkością „koleiną" tramwajową z niewiele skręconymi kołami i ze złudnym obliczeniem, że przecież koła wreszcie z tego wyjdą. Rezultat może być bardzo opłakany, gdyż nagle natrafienie na punkt oporu, może cały wóz wyrzucić nieoczekiwanie w kierunku prawie prostopadłym do poprzedniego toru. Wpadnięcie zaś na chodnik lub do rowu jest czasem nieuniknionym tego następstwem. Wymijanie stanowiące znacznie większe niebezpieczeństwo ze względu na dwa przeciwnie skierowane kierunki ruchu, wymaga zachowania tych samych ostrożności

przy wyprzedzaniu, tylko w odpowiednio większym stopniu. Pamiętać należy, że podczas jazdy koleinami na zaśnieżonej szosie, wyprowadzenie wozu na prawo z koleiny, konieczne do wymijania, powoduje, iż prawe koła wozu toczące się po puszystym śniegu, napotkały na większy opór niż koła lewe w koleinie, gdzie śnieg jest wyjeżdżony. Jasne, że w takim wypadku możemy szybko przekonać się o złych stronach istnienia wyrównywacza i skutkiem tego znaleźć się tylem wozu w przydrożnym rowie. Przyczyną tego będzie fakt, że koło prawe na skutek dużego oporu nie będzie ciągnęło, a lewe na skutek poślizgu będzie obracać się w miejscu. Tak więc wypadkowa powstała z ruchu wprzód i chęci zsunięcia się na bok po pochyłości drogi, zaprowadzić nas może do rowu. A więc ostrożnie z obliczaniem szerokości miejsca z prawej strony drogi i przyspieszaniem podczas jazdy lewą stroną w koleinie!

Przebywanie zakrętów nawet pochyłonych do wewnątrz, winno odbywać się z dużą ostrożnością, gdyż poślizg w toczeniu się tylko jednego z kół napędzanych, może wyprowadzić cały wóz na zewnątrz zakrętu. Wszelkie wzrokowe obliczenia, że na tym zakręcie możemy jechać z szybkością taką i taką, przeważnie okazują się złudne. Dlatego też, specjalnie podczas zimy, należy pamiętać o znanej zasadzie „wolniej jedziesz — prędzej będziesz".

Poważną trudnością w jeździe zimowej jest duża śnieżyca lub gęsta mgła. Tak w jednym jak i w drugim wypadku należy jechać tylko prawą krawędzią szosy lub ulicy, paląc zależnie od gęstości mgły lub

W walce z wypadkami drogowymi

Zagadnienie bezpieczeństwa ruchu, w okresie .dchodzącej pory zimowej urasta do poważnego problemu. Zlodowaciałe lub zaśnieżone jezdnie, zaparowane szyby mniejsza swoboda ruchów wskutek grubszego ubioru, zmarznięci przechodnie (przeważnie nie patrzący na boki, tylko przed siebie) i szybko zapadający zmrok — to w dużej mierze przyczyna wypadków w tym czasie. Zasady ostrożnej jazdy i konieczność jak najściślejszego przestrzegania przepisów ruchu, są wiedy głównym i podstawowym obowiązkiem każdego kierowcy. Zrozumieć muszą wszyscy że prowadząc samochód wojskowy, stanowiący cenny majątek państwowy, odpowiadają właśnie przed Państwem za ten sprzęt. Poszanowanie jego, jest poszanowaniem dobra państwowego. Niszczenie go — świadome czy nieświadome — jest działaniem bezpośrednio na szkodę Państwa. Lecz spowodowanie wypadku, dopuszczenie do zaniedbań stanu technicznego i w konsekwencji unieruchomienie pojazdu mechanicznego na pewien okres, to nie tylko strata materialna. Obniża ono gotowość bojową wojska, uniemożliwia wykonywanie zadań, powoduje w wielu wypadkach dezorganizację naszej Służby.

Niszczenie milionowej wartości taboru motorowego, zranienie lub pozbawienie życia przechodniów lub współużytkowników jezdni, jest nie tylko przestępstwem wobec kodeksu karnego, lecz również podeptaniem dobrego imienia kierowców. Kto spowodował wypadek ten nie jest już godnym miana ani dobrego ani szacunku godnego kierowcy. Odpowiecie, drodzy czytelnicy, że można być również w wypadku stroną niewinną najechaną lub lub w inny sposób poszkodowaną. Owszem, zgadzam się, ale pamiętajmy wszyscy, iż nie jest umiejętnością uniknięcie wypadku lecz prawdziwą sztuką jest jeżdżenie w taki sposób aby nie spowodować okazji do zaistnienia wypadku.

Unikanie więc samego wypadku i spowodowania okazji do wypadku sprowadza się do starej, znanej w całym świecie. nauki:

1. Szanuj obowiązujące przepisy drogowe.

2. Wykazuj kulturę jazdy uznając w swych metodach jeżdżenia przepisy tzw. niepisane i zwyczajowe.

3. Myśl zawsze o innych użytkownikach jezdni,

4. Jedź zawsze tak, jakbyś chciał aby inni jechali.

Podstawiając w powyższą regułę po jednym tylko przykładzie, sądzę iż zrozumiemy się należycie. A więc np...

Ad 1. Nie jedź wieczorem na szosowych światłach przez skrzyżowanie wewnątrz miast, nie zwalniając i nie patrząc na boki. Na skrzyżowaniu zawsze może się trafić taki sam drugi „amator" szybkiej jazdy. Tłumaczenie zaś po wypadku, iż było całkiem pusto bo była godzina np. 23-cia nie ma sensu, ponieważ przepisy obowiązują całą noc i cały dzień.

Ad 2 Nie pędź przez wioskę lub małe miasteczko drogą pełną błota gdy widzisz, że po bokach ulicy ludzie uciekają do bram i chowają się pod ścianami przed fontanną wody spod kół twego samochodu . Przecież byłoby Ci bardzo niemiło, gdybyś wracając pieszo z kina lub z zebrania został jak „zwykły" przechodzeń oblany wodą i błotem.

Ad 3. Człowiek, który w pocie czoła pcha przed sobą dwukołowy wózek lub jedzie naładowanym wózkiem rowerowym, jako napędu używa jedynie siły swych mięśni, a Ty dysponujesz pokaźną ilością koni mechanicznych. Myśl więc o nim i uszanuj jego wysiłek, gdy możesz, nie wykorzystuj sytuacji i nie zajeżdżaj mu drogi bo chcesz zyskać dla siebie pół minuty czasu.

Ad 4. Gdy na równorzędnym skrzyżowaniu wyjeżdża z bocznej ulicy samochód i zakręcając o 90 stopni ścina zakręt a do tego wjeżdża jeszcze po zakręcie na lewą połowe jezdni i zmusza Cię tym do zatrzymania, nie miotaj na niego przekleństw tylko myśl o tym aby na następnym skrzyżowaniu czy zakręcie ślad Twych kół nie przebiegał identycznie jak jego, bo i na Ciebie będą inni złorzeczyć.

Ochrona przeciwpożarowa garaży

Okres nadchodzących przymrozków oprócz wielu prac przygotowawczych pojazdów mechanicznych, wymaga również rozpatrzenia kwestii bezpieczeństwa przeciwpożarowego w garażach.

Znany nam jest, nieodzowny sprzęt, tak w warsztatach, jak i w garażach, który stanem swym i ilością, zwiększa bezpieczeństwo pomieszczeń zagrożonych pożarem lub wybuchem benzyny, ewentualnie jej gazów.

Przypominamy, że wszystkie budynki garażowe, zależnie od wielkości powierzchni użytkowej winny posiadać skrzynie z piachem, tablice lub haki z powieszonymi na nich łopatami, skardami, bosakami lub łopatami. Ponadto w pobliżu drzwi garażowych, a najlepiej na zewnątrz budynku winny wisieć osłonięte daszkiem drewnianym zawsze sprawne gaśnice.

Nie wystarczy jednak do ochrony przeciwpożarowej sam sprzęt. Potrzebna jest jeszcze zdolność gaszenia powstałego ognia oraz umiejętne unikanie okoliczności, które mogłyby wywołać pożar. Jeżeli chodzi o gaszenie, to pamiętać trzeba, że niezmienną zasadę likwidowania pożaru benzyny, jest zasypywanie płonącego miejsca piaskiem lub nakrycie brezentem lub płachtą, celem odcięcia dostępu powietrza do płomienia. Natomiast unikanie sytuacji mogących wywołać ogień, w okresie zimy, nie pozwala na stosowanie podgrzewania otwartym płomieniem miski olejowej, kolektora rury ssącej, zbiornika chłodnicy itp. Czynności te można z powodzeniem wykonywać w sposób gwarantujący całkowite bezpieczeństwo. Na przykład podgrzewanie oleju trzeba wykonać w sposób następujący: po przyjeździe samochodu do garażu spuścić olej, a rano podgrzać go, zanurzając naczynie z olejem w gorącej wodzie, nad ogniem, oczywiście poza terenem garażu. Wodę do chłodnicy grzejemy w kotle, lub też specjalnie dobudowanym podgrzewaczem i lampą lutowniczą. Stosowanie tego środka w wypadku konstrukcji fabrycznej (GAZ lub ZIS) lub wzorowanej na nich jest całkowicie bezpieczne..

Kierowco ciągnika artyleryjskiego PAMIĘTAJ!

Każdy z nas kierowców-artylerzystów wie najlepiej, że do najtrudniejszych zadań należy szybkie i sprawne doprowadzenie działa na pozycję ogniową. Jakiekolwiek zatrzymanie z przyczyn technicznych może spowodować niewykonanie zadania bojowego, często zaś narazić obsługę i działo na zniszczenie przez ogień przeciwnika. Również szkodliwym i niebezpiecznym ze względu na lotnictwo nieprzyjaciela jest tworzenie przez uszkodzony ciągnik zatoru w czasie marszu jednostki artyleryjskiej.

Możliwości nagłego unieruchomienia naszego pojazdu wzrastają niezwykle silnie w zimie. O wiele większych umiejętności kierowców, jeszcze staranniejszego przygotowania samego ciągnika wymaga również zajęcie stanowiska ogniowego, które ma miejsce w większości wypadków właśnie w terenie pokrytym grubą warstwą śniegu czy też lodem. I tu właśnie chciałbym ostrzec niektórych kolegów, którzy mają nadmierne zaufanie do swego „konia" i jego gąsienic. Rzecz jasna, że pojazd gąsienicowy porusza się znacznie łatwiej w terenie pokrytym dość grubą nawet warstwą śniegu niż pojazd kołowy — samochód czy też motocykl. Nie znaczy to jednak wcale, że nie jest on również narażony na ugrzęźnięcie czy też inne uszkodzenia spowodowane warunkami zimowymi.

A więc w pierwszym rzędzie postarajmy się usunąć główne niebezpieczeństwo, jakie czyha na nas przy jeździe w terenie pokrytym grubą warstwą śniegu — grzęźnięcie.

Jazda po drodze lub w terenie gdy warstwa śniegu nie przekracza 0,5 m, nie wymaga specjalnych środków pomocniczych, należy jedynie zluźnić gąsiennicę, aby dostający się pomiędzy poszczególne człony śnieg nie zamarzł, co mogłoby spowodować jej pęknięcie.

Sprawa jest natomiast bardziej skomplikowana przy śniegu głębszym niż 0,5 metra.

Doświadczeni kierowcy radzieccy w okresie walk w Finlandii oraz w czasie wojny ojczyźnianej zakładali na gąsienice specjalne „ostrogi".

Drugie bardzo ważne „niebezpieczeństwo", to zmęczenie i wyczerpanie, oraz możliwość odmrożeń, szczególnie przy długotrwałym mrozie. A więc przed wyjazdem musimy obowiązkowo jeszcze raz sprawdzić stan naszego umundurowania zimowego.

Również ważnym szczegółem jest dobre funkcjonowanie wycieraczki przedniej szyby. Należy często badać stan trybików. Trzeba również mieć w zapasie ściereczkę do przecierania szyby, gdyby na skutek długotrwałego opadu mokrego śniegu wycieraczka przestała działać.

W marszu pamiętać musimy o zachowaniu jednakowej szybkości, która szczególnie w czasie zawiei śnieżnej winna wynosić 50 proc. normalnej szybkości marszowej. Niemniej ważne jest zachowywanie prawidłowej odległości, która winna pomiędzy poszczególnymi działonami wynosić od 30 do 40 m.

Prowadzenie ciągnika po śnieżnej drodze wymaga stałego skupienia. Należy przez cały czas marszu trzymać się dokładnie środka drogi. Zjeżdżanie w bok grozi wpadnięcie w głęboki śnieg, znajdujący się z boku, lub do rowu i w efekcie unieruchomieniem ciągnika.

Należy przy tym zwracać baczną uwagę na boczne poślizgi ciągnika.

Jadąc w kolumnie należy zwrócić uwagę, by koleina tworzona przez jadące przed nami ciągniki nie była tak głęboka, żeby ciągnikowi groziło zawieszenie na pasie śnieżnym pomiędzy dwoma koleinami.

Musimy również zdawać sobie sprawę, że „niewinnie" wyglądając rowki, jamy itp., nie przedstawiające sobą żadnej przeszkody w lecie, stają się bardzo niebezne w zimie, ponieważ pokryte są zawsze dużą warstwą śniegu.

Poważne niebezpieczeństwo kryje w sobie również mokry śnieg w okresie roztopów. Mokry śnieg ubija się bowiem i zalepia gąsiennice i koła prowadzące, tak że gąsiennica wychodzi z prowadnicy i spada. Z tego też powodu kierowca winien w czasie marszu, od czasu do czasu, zatrzymać ciągnik i uwolnić część bieżną z ubitego i zlodowaciałego śniegu. **Wil.**

jeździć w zimie

śniegu światła miejskie lub do mijania. Nigdy nie szosowe, gdyż będziemy widzieli przed sobą tylko „morze mleka". Jeżeli jazdy nie można w ogóle przerwać, należy pamiętać iż najwolniejsza jazda okaże się zawsze w praktyce najszybszą i doprowadzi nas do celu, a nie do wypadku. Chcąc być odpowiednio chronionym od najechania z tyłu, winno się dbać tak samo jak o światła przednie, o lampkę tylną. Jest ona w tym okresie nie mniej ważną, a zamiana żarówki na mocniejszą jest bardzo wskazana.

Reasumując powyższe wskazówki zapamiętajmy dobrze następujące przykazania:

1 Jedź zawsze tak wolno abyś bez użycia hamulców mógł się zatrzymać.

2. Zmianą biegów hamuj łagodnie, bo to też może spowodować poślizg.

3. Hamuj delikatnie, przerywając nacisk.

4. Nie próbuj hamować na zakręcie,

5. Widząc, że nie zahamujesz przed przeszkodą staraj się łagodnie skierować wóz do krawężnika, poza miastem — raczej do rowu niż decydować się na zderzenie.

6. Nie przyspieszaj za ostro, bo to może skończyć się niespodziewanym zarzuceniem

7. We mgle i śnierzycy jedź wolno, prawą stroną, paląc światła.

8. Pamiętaj, że lampka tylna, a najlepiej dwie po obu bokach, są tak samo ważne jak i reflektory.

Przechodząc do omawiania metod jazdy na motocyklu w okresie jesienno-zimowym musimy przełamać niesłuszny pogląd, że na motorze jest łatwiej poruszać się w zimie, niż na samochodzie, bo motocykl jest lżejszy, wąski itp.

Jazda na motocyklu wymaga jednakże naprawdę dużych umiejętności i opanowania. Dlatego też w niebezpiecznych sytuacjach ruchu zwracajmy baczną uwagę na motocyklistów i pamiętajmy, że o upadek i zderzenie jest w takiej sytuacji łatwo.

Motocyklem jeździć należy zawsze z taką szybkością, aby w każdej sytuacji mieć możność zatrzymania się bez użycia lub z nieznacznym użyciem hamulca. Pocieszmy się, iż nie ma takich, którzy jeżdżąc w zimie na solówce, nie leżeli po parę razy. Pamiętajmy, iż na gołoledzi, każde nawet najdelikatniejsze przyhamowanie grozi upadkiem. A więc hamujemy przede wszystkim zmianą biegów, czyniąc to ostrożnie i w wypadku za dużej różnicy szybkości między biegami, puszczając bardzo powoli sprzęgło.

Jeżeli wyłania się konieczność użycia hamulca — to jedynie tylnego, nacisnąć lekko i puścić, czyniąc to kilkakrotnie, a zatrzymamy się możliwie szybko nawet na lodzie. W momencie hamowania, koło tylne dostaje poślizgu, który przerywamy puszczając hamulec. Jasne jest, iż droga hamowania znacznie się przedłuży, ale niestety, nie ma na to innej rady, gdyż stały nacisk prowadzi do zablokowania koła, przy tak małym współczynniku oporu jaki stawia lód, no i tym samym do przewrócenia się. Nie należy pod żadnym warunkiem używać w zimie hamulca przedniego, który tak przyjemnie „współpracował" z hamulcem tylnym, przez całe lato. Każde bowiem najmniejsze nawet przyhamowanie przodem, spowoduje poślizg podłużny, który zależnie od profilu jezdni i kąta nachylenia motoru zmusi nas do szybkiego położenia się na prawy lub lewy bok. Tak samo niebezpieczne jak i hamowanie jest nagłe przyspieszenie. Nie jest to groźne przy motocyklach małolitrażowych, ale przy większych pojemnościach i mocy, prowadzi często do przewrócenia się nawet w momencie ruszania.

Jeżeli chodzi o sam upadek, to istnieją co do tego różne teorie. Jedni zalecają: puścić maszynę, aby upaść jak najdalej od niej i aby przewracając nie przygniotła nas, inni znów radzą trzymać się motocykla.

A więc, osobiście doświadczyłem na sobie, iż lepiej jest, widząc niemożność zatrzymania się przed niespodziewaną przeszkodą, położyć się dobrowolnie i jechać na plecach lub brzuchu po jezdni, niż rąbnąć w przeszkodę łamiąc sobie ręce, nogi, nos itp. oraz tłukąc swój motocykl. Z chwilą położenia się dobrowolnego, straty nasze na pewno będą mniejsze i nic sobie nie połamiemy, oprócz podnóżków i ewentualnie reflektora, który niestety, jako bardzo delikatny, nie wytrzymuje przeważnie spotykania się nawet z oblodzoną nawierzchnią.

Spotykając mgłę lub śnieżyce, zachowujemy te same reguły jazdy co i samochodem.

Do całości dodać należy parę słów o ciśnieniu w kołach. Ponieważ jednak większość motocyklistów nie ma manometrów do mierzenia ciśnienia, gdyż przywiązuje do tego małą wagę i sprawdza ciśnienie „na oko" lub na dotyk, wystarczy wyjaśnić, iż jazda w zimie wymaga jaknajwiększej powierzchni opony, stykającej się z nawierzchnią, co uzyskamy przez zmniejszenie cośnienia. Tylko nie za dużo, aby nie zniszczyć opon!

Reasumując powyższe wskazówki, otrzymamy co do samej jazdy w zimie następujące zasady, jako uzupełnienie do reguł jazdy samochodem.

1. Nie używaj nigdy hamulca przedniego.

2. W konieczności hamowania tylnim kołem, rób to delikatnie przerywając nacisk.

3. Nie próbuj hamować na zakręcie.

4. Widząc, że nie zahamujesz przed niespodziewaną przeszkodą połóż się dobrowolnie. Lepsze to niż złamanie ręki, nosa lub nogi.

5. Nie przyśpieszaj za ostro, bo się przewrócisz tak samo jak przy hamowaniu.

6. Nie wlecz nóg po jezdni, bo to nic nie pomoże, jedynie do szybkości ok. 15 km na godz. możesz liczyć na podtrzymanie motocykla nogą.

Żym.

IDZIE ZIMA

POMYŚL NA CZAS O BATERII

Zadaniem baterii jest po pierwsze magazynować w sobie prąd dostarczany przez prądnicę, po drugie w każdej chwili, gdy tego wymagamy, oddać nagromadzony zapas energii na rozruszenie lub dla innych odbiorników — światło, piecyk, radio itp.).

Zadania te, szczególnie w okresie zimowym, będą wymagały odpowiedniego umożliwienia tej ciężkiej pracy akumulatora. Długotrwałe jazdy ze światłami będą pozbawiać go wielkiej części prądu dostarczonego przez prądnicę, a częste uruchamianie silnika będzie zabierać mu

1 — Płyta minusowa, 2 i 3 — separator, 4 — Płyta dodatnia, 5 — Obudowa, 6 — mostek łączący płyty dodatnie, 7 — Trzpień, 8 — Wkładka, 9 — Pokrywa ogniw, 10 — Czop plusowy, 11 — Korek wlewowy, 12 — Mostek łączący ogniwa, 13 — Czop minusowy, 14 — Mostek łączący płyty ujemne.

nagromadzoną energię. Aby dokładnie zrozumieć i móc w życie wprowadzić poniżej podane wskazówki, przypomnieć trzeba słów kilka o budowie akumulatora. A więc składa się on z kilku oddzielnych ogniw, umieszczonych we wspólnej skrzynce. Ogniwo zaś jest zespołem płyt tzw. dodatnich i ujemnych, ułożonych na przemian i przedzielonych separatorami z cienkiego dziurkowanego ebonitu. Każda płyta składa się z kratownicy ze stopu ołowiowo-antymonowego, wypełnionej pastą z tlenku ołowiu. Wszystkie płyty dodatnie są połączone ze sobą oddzielnym mostkiem, jak również osobno płyty ujemne. Tak więc, każde ogniwo ma w sobie jeden zespół płyt dodatnich i jeden zespół płyt ujemnych. Całość, jak powiedzieliśmy poprzednio, umieszczona jest w skrzynce przeważnie ebonitowej, napełnionej mieszaniną wody destylowanej i czystego kwasu siarkowego.

Ponieważ napięcie jednego ogniwa równe jest około 2,2 V, to akumulator 6cio V ma 3 ogniwa, a 12 V aż sześć. Ogniwa łączone ze sobą plus z minusem i minus z plusem, pozostawiają nam zawsze dwa wolne czopy, będą to + i — akumulatora. Bateria nie wytwarza sama prądu, daje się natomiast ładować i magazynuje energię. Ładowanie odbywa się w sposób prosty przez połączenie zacisku plusowego prądnicy z + baterii i minusem z — baterii. Do dalszego wyjaśnienia sposobu ładowania i obsługi baterii, musimy zrozumieć pojęcie pojemności akumulatora. Określenie to znaczy ilość energii mierzonej w Amperogodzinach (Ah), którą można zmagazynować w danym akumulatorze. Jeżeli więc mamy pojemność oznaczoną np. 90 Ah, to rozumiemy, iż bateria ta dawać nam może przez 10 godzin prąd o natężeniu 9 amperów lub teoretycznie w ciągu 5 godzin prąd o natężeniu 18 amp. Praktycznie cyfry te s trochę niższe, a powodem tego jest temperatura otoczenia. Powracając do ładowania, trzeba pamiętać, iż przyjętą podstawą do określenia natężenia prądu ładowania jest około 1 ampera na 1 płytę dodatnią, to znaczy, że przy 17 płytowych ogniwach (8 ogniw dodatnich), prąd ładowania nie powinien być wyższy niż 8 amp. Drugą pomocniczą zasadą jest, iż natężenie ładowania wynosić może do 1/10 pojemności akumulatora, tzn., że bateria o oznaczeniu 90 Ah nie powinna być ładowana większym natężeniem niż 10 amperów. Bardzo ważną dla wydajności baterii jest oprócz gęstości elektrolitu, temperatura, w jakiej znajduje się akumulator. Tak więc wszystkie dane odnoszące się do pojemności baterii, brane są pod uwagę przy temperaturze + 20° C. Wystarczy powiedzieć, iż przy — 10° C pojemność baterii spada o połowę. Pomiar stopnia naładowania akumulatora przeprowadzamy przy pomocy tzw. areometru, który pozwala nam na odczytanie ciężaru właściwego elektrolitu. Następujące ciężary właściwe można przyjąć jako przybliżoną miarę stopnia naładowania akumulatora:

1,275 — 1,300 naładowany całkowicie.
1,245 — 1,270 naładowany w trzech czwartych.
1,215 — 1,240 naładowany połowie,
1,180 — 1,210 naładowany jednej czwartej,
1.150 — 1,175 zaledwie działa,
1,120 — 1.145 całkowicie rozładowany.

Ze względu na zbliżającą się zimę, trzeba wyjaśnić, że im wyższy jest ciężar właściwy elektrolitu, to tym niższa musi być temperatura otoczenia, by spowodować zamarznięcie akumulatora.

Ciężar właściwy	temperatura zamarznięcia
1,100	— 7,8° C
1,160	— 17,2° C
1,200	— 27,2° C
1,220	— 35,0° C
1,260	— 59,4° C
1,300	— 70,6° C

Z tabeli tej należy wyciągnąć wniosek, że nigdy nie wolno zostawiać na mrozie wyczerpanego akumulatora i że tylko pełne naładowanie gwarantować będzie w czasie zimy całkowite zabezpieczenie go przed zamarznięciem. Dla ułatwienia odpowiedniego naładowania na zimę, trzeba pamiętać, iż elektrolit całkowicie naładowanego akumulatora składa się wagowo z około 39% kwasu i 61% wody.

Bateria musi być umocowana w sposób uniemożliwiający jakiekolwiek jej ruchy. Końcówki przewodów muszą być czyste i bezwzględnie mocno zaciśnięte.

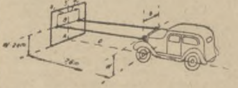
Nie wolno przy kontroli oświetlać baterii otwartym ogniem. Nie wolno na baterii kłaść żadnych metalowych przedmiotów. Baterię utrzymywać czysto, a części metalowe winny być zawsze natłuszczone. Czyścić baterię przy zakręconych korkach wlewowych. Otworki odpowietrzające winny być zawsze wolne od zanieczyszczeń. Przy wybudowaniu baterii najpierw odłączyć przewód minusowy, a potem plusowy, przy zabudowywaniu odwrotnie. W odstępach minimum co 4 tygodnie sprawdzać czy elektrolit pokrywa wszystkie płyty przynajmniej na 15 mm, jeżeli nie to dopełnić. Przy przygotowywaniu elektrolitu zawsze wlewać kwas do wody, nigdy nie odwrotnie. **A. Ż.**

10 przykazań kierowcy przed zimą

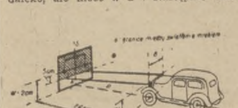
1. **Po zagrzaniu spuścić olej letni z silnika, skrzyni biegów i wyrównywacza. Po przepłukaniu silnika olejem wrzecionowym a reszty mechanizmów naftą, napełnić wg. norm fabrycznych olejem zimowym. Nie wykonując tego, niszczysz silnik.**
2. **Akumulator wybudować, sprawdzić gęstość elektrolitu, która powinna wynosić w okresie zimy 1.30 0 do 1.275 i naładować. Sprawdzać stan akumulatora co tydzień.**
3. **Przygotować łańcuchy przeciwślizgowe oraz sprzęt do pokonywania zimowych trudności na drogach: a więc łopatę, oskard, kawałki plandeki lub stare worki oraz linkę holowniczą.**
4. **Sprawdzić szczelność kabiny kierowcy i usunąć możliwości przenikania wiatru do wewnątrz.**
5. **Sprawdzić stan ogumienia. Opony z mniej zjeżdżonym bieżnikiem założyć na koła napędzane.**
6. **Sprawdzić ustawienie lamp szosowych, a w razie możności założyć na zderzaku po lewej stronie, żółtą lampę przeciwmgłową.**
7. **Przygotować korbę do ręcznego uruchomienia silnika, sprawdzić jej zaczep na przedniej części wału głównego.**
8. **Zasłonka na chłodnicy, regulowana z miejsca kierowcy, pozwoli na utrzymywanie stałej, korzystnej temperatury dla silnika. Zrobić ją możesz sposobem gospodarczym z grubego płótna lub brezentu.**
9. **Ponieważ nie znasz, ani miejsca ani godziny, gdzie możesz mieć uszkodzenie, przygotować trzeba lampkę montażową z długim sznurem i zaciskami do baterii. Praca w zimie i tak jest dość trudna, aby odbywała się jeszcze po ciemku.**
10. **Przemyć i sprawdzić szczelność układu chłodzenia. Skontrolować naciąg i stan paska klinowego.**

Ustawianie świateł

Nie tylko człowiek lecz i samochód posiada swe oczy. Są nimi u samochodu reflektory rozświetlające długie i ciemne jesienne noce W jesieni i zimie stają się one podstawowym czynnikiem bezpieczeństwa naszego i całości wozu. Bądźmy więc my kierowcy dobrymi okulistami i dbajmy o „oczy" naszego samochodu Gdy wymagają „operacji" przeprowadźmy ją natychmiast nie czekając aż będzie potrzebna karetka pogotowia po nas i dźwig po szczątki naszego wozu. Tymczasem zaś ciągle jeszcze spotyka się samochody, których latarnie rzucają snopy światła



skierowane w niebo czy też w oczy kierowcy jadącego z przeciwnej strony. Często też „chore" latarnie są zezowate i szukają czegoś po rowach zamiast oświetlać drogę. Tymczasem nie trzeba być nawet mechanikiem aby samemu wyregulować światła. Należy wyjechać wieczorem na równą drogę zakryć jeden reflektor i luzując umocowanie drugiego nachylić go tak ażeby snop światła sięgał możliwie daleko, ale nieco w dół. Następnie umo-



cowanie ściągnąć i uczynić to samo z drugim ustawiając oba jednakowo. Jeżeli reflektory są sztywne kosztuje nas to nieco więcej wysiłku trzeba bowiem nagiąć cały wspornik. W ten sposób można praktycznie nastawić reflektory odpowiednio do drogi. Celem całkiem dokładnego wyregulowania świateł stawiamy samochód na równej płaszczyźnie przed ścianą czy też ekranem tak by odległość między ścianą a samochodem wynosiła 7,6 m. Trzeba przy tym zwrócić uwagę, by ciśnienie w oponach było przepisowe, siedzenie zaś każde obciążone po 60 kg. Na ścianie rysujemy pionową linię „S" (patrz rysunek) która w dolnym przedłużeniu winna być środkiem rozstawienia latarń oraz poziomą linią „W", która odpowiada wysokości latarń od powierzchni na której stoi samochód minus 2 cm. Na linii tej rysujemy dwa znaki + w odległości b-1 od linii S. Odległość b-1 otrzymujemy zaś dodając do odległości b stanowiącej odstęp pomiędzy reflektorami — 20 cm i dzieląc sumę przez 2. Przy dobrze ustawionych reflektorach środek jasnego punktu świateł dalekosiężnych powinien znajdować się w punkcie x. Dla ustawienia świateł używanych przy mijaniu wyznaczamy na tym samym ekranie linię G 5 cm bliżej linii „W". Linia ta winna stać się granicą pomiędzy światłem a mrokiem. Niewiele jak widzimy pracy a pożytek ogromny i w dużym stopniu zwiększenie się bezpieczeństwa naszego, pasażerów i samego wozu. **Z. W.**

CZY TWOJA PRĄDNICA JEST NA PEWNO W PORZĄDKU?

Zbliżający się okres zimowej eksploatacji, okres zwiększonych wymagań w stosunku do akumulatora i prądnicy, zmusza nas już teraz do zastanowienia się nad naszą „samochodową elektrownią".

Musimy pamiętać, iż przeciętnie stosowane w samochodach osobowych prądnice o mocy 90 — 100 W, spełniają swą funkcję zasilania w prąd wszystkich urządzeń instalacji elektrycznej oraz ładowania baterii bez zarzutu, w okresie gdy praca prądnicy nie jest zbyt duża, to jest podczas ciepłej pory roku. Ale okres zimowy charakteryzować będzie, jeżeli chodzi o prądnicę, wykorzystanie jej mocy do ostatnich granic. Dłużej trwający rozruch, częstsze, uruchamianie silnika celem utrzymania temperatury lub podgrzania, długie jeżdżenie ze światłami, używanie dodatkowych urządzeń jak szyba niezamarzająca lub piecyk elektryczny, pochłaniać będą w błyskawicznym tempie wytworzoną i nagromadzoną w akumulatorze energię elektryczną. Dlatego też, podjedźmy w pierwszej wolnej chwili do elektrotechnika, aby sprawdził ładowanie prądnicy, stan jej regulatora, szczotek i kolektora, a sami sprawdźmy umocowanie jej na silniku, stan paska klinowego, tarczy napędowej i styków przewodów elektrycznych.

Pierwszą oznaką uszkodzenia prądnicy jest zapalanie się lampki kontrolnej na wysokich obrotach lub w momencie przyspieszenia obrotów — niecałkowite jej gaśnięcie.

Podczas mycia całego pojazdu lub silnika, prądnica nie powinna być polana wodą ani naftą. Co 10 — 12 tys km szczotki prądnicy należy wyjąć, oczyścić z pyłu węglowego przy pomocy szmatki umaczanej w benzynie (nie wolno w żadnym wypadku, powierzchni szczotki stykającej się z twornikiem, przecierać papierem szklistym lub wygładzać pilnikiem) w wypadku zużycia się szczotek, wymienić je tylko na takie, jakie do danego typu prądnicy są przez wytwórnię przewidziane.

Czyszczenie kolektora powinno następować przy rozebranej prądnicy i to w żadnym wypadku nie przy pomocy papieru szklistego. Umycie pędzelkiem, benzyną całkowicie wystarczą. Pamiętać należy, że warstwa ilozacji powinna zaczynać się od 0,1 do 0,5 mm poniżej powierzchni pracującej kolektora.

Najczulszym elementem prądnicy jest jej regulator z samoczynnym włącznikiem i wyłącznikiem. Winien on być chroniony przed wodą i innymi substancjami obcymi a naprawę jego i regulacją może zajmować się tylko elektrotechnik posiadający odpowiednie przyrządy i wiadomości w tym kierunku. Jakiekolwiek zmiany w regulatorze wykonane przez niefachowca mogą w krótkim czasie spowodować poważne uszkodzenia prądnicy, do spalenia twornika włącznie.

Styki przewodów elektrycznych muszą być czyste i mocno zaciśnięte. Napęd prądnicy musi być utrzymany w porządku tzn. pasek nie za mocno i nie za luźno naciągnięty, tarcza napędowa nie powichrowana. Pasek należy chronić przed olejem, benzyną, naftą i towotem.

Prądnicę smarować zgodnie z instrukcją fabryczną rzadkim olejem silnikowym. Każde najdrobniejsze uszkodzenie w porę usuwać i w miarę możności nie wykonywać żadnych robót w zakresie, których nie posiadamy odpowiednich kwalifikacji elektrotechnicznych.

Co kierowca może sam naprawić w prądnicy?

1. **Prądnica źle umocowana, śruby lub taśma mocująca zluźniona lub pęknięta, — dokręcić lub wymienić części mocujące.**
2. **Napęd prądnicy nie w porządku. — Pasek naciągnąć lub wymienić sprawdzić tarczę napędową.**
3. **Przewody i połączenia luźne złe przewodzenie prądu, złe połączenie masy. — Oczyścić końcówki przewodów i styki, po podłączeniu mocno dokręcić nakrętki.**
4. **Gdy sama prądnica zawodzi:**
   a) **szczotki zawieszają się w oprawkach — oczyścić oprawki i szczotki**
   b) **zużycie ponad dopuszczalną wielkość lub złamanie szczotki — zmienić na nową.**
   c) **Ciśnienie sprężyny trzymającej szczotkę za słabe lub sprężyna złamana — zmienić na nową.**
   d) **Kolektor zaoliwiony lub zanieczyszczony — przy stojącym silniku oczyścić szmatką umaczaną w benzynie (nie używać papieru szklistego!)**
5. **Nie gaśnięcie lampki kontrolnej może być też spowodowane uszkodzeniem przewodu tej lampki, włączonego do regulatora. — Sprawdzić przewód, zaizolować lub wymienić, sprawdzić przewodzenie na stykach.** **M. I.**

BUDOWA I OBSŁUGA HAMULCOW ZIS - 150

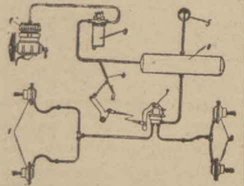
Wzrastająca liczba doskonałych ciężarówek ZIS — 150 i zbliżający się równocześnie okres jesienno - zimowy, nakazuje nam zapoznać się dokładnie z poszczególnymi zespołami i elementami tego samochodu. Szczególnie ze względu na bezpieczeństwo jazdy w okresie pierwszych dni słotnych i przymrozków zimowych, celowe jest zapoznanie tak kierowców jak i warsztatowców z mechanizmem hamulcowym ZIS — 150.

Celem zapewnienia maksymalnego bezpieczeństwa jazdy, samochodem o wadze łącznej z ładunkiem przewyższającej 7,5 tony i poruszającym się z szybkością około 65 km/godz. wytwórnia zaopatrzyła ciężarówkę ZIS — 150 w hamulce poruszane sprężynowym powietrzem. Głównymi zaletami tego systemu jest prostota budowy, łatwość obsługi, pewność i bezpieczeństwo hamowania oraz równomierność sił hamujących na wszystkich kołach.

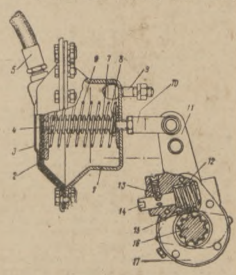
Na całość instalacji hamulców pneumatycznych, składają się następujące elementy: sprężarka (2), osadnik z końcówką do pompowania dętek (3), zbiornik sprężonego powietrza (6), zegar ciśnienia (5), zawór hamulcowy (7), poruszająca go dźwignia nożnego hamulca (4), cylindry hamulcowe (1 i 8) oraz przewody powietrzne.

Działanie mechanizmu jest następujące: Sprężarka ustawiona na prawej stronie silnika jest napędzana paskiem klinowym od wiatraka chłodnicy, z chwilą uruchomienia silnika zaczyna więc pompować powietrze, przez osadnik (3) zatrzymujący nieczystości powietrze i olej, do zbiornika (6), zegar ciśnienia wskazuje nam stopień sprężania powietrza w instalacji i pozwala nam na kontrolę czy przewody i złącza są szczelne i czy nie ma strat w ciśnieniu. Sprężone powietrze dochodzi przewodem do zaworu hamulcowego (7) i w momencie naciśnięcia dźwigu i hamulca (4) po przez zawór (7) i przewody dostaje się do cylindrów (1 i 8) i wypychając ich trzpienie powoduje rozparcie szczęk hamulcowych. Po zwolnieniu nacisku nogi na dźwignię (4) powietrze sprężone ze zbiornika nie ma już przejścia poza zawór (7) a będące w cylindrach wraca przewodami do zaworu i stąd wydostaje się na zewnątrz. Trzpienie cylindrów, pod działaniem sprężyn, natychmiast wracają do swego położenia odhamowanego.

Obsługa i dozór nad instalacją hamulcową ZIS — 150, ogranicza się w pierszym rzędzie do stałej kontroli szczelności całej instalacji, do odwadniania zbiornika (6) co wykonujemy przez odkręcenie dolnego korka 3 do 4 razy w miesiącu, a częściej w zimie, oraz do wypuszczenia z osadnika (3) skroplonej wody i oleiu w odstępach co 3 — 4 dni. Pamiętać należy, że ciśnienie gwarantujące dobre hamowanie, powinno wahać się według wskazań zegara od 5 do 8 kg/cm², a jego spadek poniżej 5 kg/cm² winien być sygnałem do zbadania stanu sprężarki, zaworu hamulcowego i szczelności cylindrów. Pasek klinowy, napędzający sprężarkę, winien być utrzymywany w czystości i napięciu pozwalającym na ugięcie go pomiędzy tarczami napędowymi na około 10 — 15 mm pod obciążeniem 4 kg. Podczas odkręcania korka spustowego osadnika,



możemy stwierdzić, po ilości nagromadzonego tam oleju, jaki jest stan techniczny sprężarki, gdyż nadmierna ilość (około 10 — 15 cm³ oleju w ciągu jednej doby wskazuje na nienormalnie duże przedostawanie się oleju do przewodów powietrznych. Należy wtedy zbadać stan pierścieni i tłoków sprężarki, przedmuchać przewód odprowadzający olej ze sprężarki do silnika oraz dotrzeć lub wymienić zawory sprężarki. Kontrolowanie cylindrów hamulcowych ogranicza się do sprawdzenia ich szczelności oraz drogi trzpienia, która nie powinna przekraczać 40 mm. Tak więc w miarę zdzierania się okładzin hamulcowych należy, celem zapewnienia dalszego równomiernego i mocnego hamowania przestawić ramię rozpieracza (11) na wałku rozpieracza (16) przy pomocy śruby regulacyjnej (14). Cylinder hamulcowy bardzo prosty w budowie, składa się z obudowy metalowej (1) i pokrywy (3) zawierających wewnątrz gumowo - płócienną przeponę (2) trzpień (4) oparty o nią dużym kołnierzem metalowym wraz ze sprężynami (6 i 7). Sprężyny przyciskają w pozycji odhamowanej, przeponę do dna pokrywy oraz wciągają wraz z nią trzpień (4). Gdy naciśniemy dźwignię hamulca i sprężone powietrze, dostanie się przewodem (5) do cylindra, pokona ono opór sprężyn i przepona wraz z trzpieniem zostanie przesunięta w prawo, w głąb obudowy (1). Ramię



rozpieracza (11) obróci wałek (16) i szczęki hamulcowe zostaną rozparte. Po puszczeniu dźwigni nożnej hamulca, powietrze wróci z cylindra do zaworu (7) i z tamtąd wyleci na zewnątrz, a w cylindrze hamulcowym wszystkie elementy ruchome wrócą do położenia odhamowanego.

Dbałość o dobry stan techniczny sprężarki, szczelność instalacji i należyte, częste, odwadnianie zbiornika i czyszczenia osadnika, zagwarantują Wam zawsze pewne i równomierne hamowanie. A to jest podstawą bezpiecznej jazdy.

A. Ż.

JAK PRZYGOTOWUJEMY SIĘ DO JAZDY PO ŚNIEGU I LODZIE

Stosunkowo dawno minęły te czasy, gdy obawiając się zbyt wielkich trudności jazdy zimowej, unieruchomiano samochody na ten okres. Dzisiaj, co prawda trudności te zmalały, lecz metody przygotowania i wyposażenie do walki z zimą są o wiele lepsze. Nie należy tego rozumieć jako stwierdzenia, że samochodem w zimie, przy obecnym wyposażeniu, możemy wszędzie dojechać i wrócić, nie, bo do tego celu trzeba by mieć specjalny pojazd na płozach, napędzany silnikiem lotniczym, co odbiegałoby daleko od samochodu

Jazda zimowa wymaga od nas nie tylko opanowania, cierpliwości i wiadomości fachowych w samej technice prowadzenia, lecz także dużego wkładu myślowego w umiejętne wykorzystywanie terenu i możliwości swego pojazdu. Przygotowując się do podróży podczas opadów śnieżnych musimy zaopatrzyć samochód w następujące niezbędne przedmioty:

łopata dużego wymiaru, linka pociągowa z oczkiem i hakiem, stary koc, plandeka lub 2 — 3 worki (nie papierowe!) i łańcuchy przeciwślizgowe. Celowym jest wożenie ze sobą małej banieczki z lekką benzyną, która umożliwi nam rozruch nawet bardzo zimnego silnika.

Jazda w zimie bez łańcuchów nie może być pewną i stawiać będzie zawsze przed każdym kierowcą, dobrowolne poddanie się kaprysom pogody. Opady, śnieżne, są czasem niespodziewane i tak gwałtowne, że wystarczy czasem jedną noc aby drogi były przykryte nawet kilkudziesięcio centymetrową warstwą śniegu. W użyciu, popartym różnorakimi doświadczeniami, ustaliły się dwa rodzaje łańcuchów przeciwślizgowych: całkowicie metalowe i metalowo-gumowe. Zadaniem tak jednych jak drugich, jest przeciwdziałanie w nadmiernym poślizgu kół w śniegu lub na chłodzonej nawierzchni, przez stworzenie na powierzchni tocznej opony, nierówności poprzecznych, prowadzących do zwiększenia nacisku jednostkowego. Mówiąc bardziej potocznym językiem, koło zaopatrzone w łańcuchy zagarnia dość łatwo śnieg i wgniata się nimi w skorupę ujeżdżonego lub zmarzniętego śniegu. Samochody ciężarowe posiadające wielki ciężar własny i ogumienie o większej wytrzymałości, używają wyłącznie łańcuchów metalowych. Metalowo - gumowych, ze względów oszczędności delikatniejszego ogumienia używa dość znaczna część samochodów osobowych. Jeden i drugi rodzaj zabezpieczeń przed poślizgiem ma pewne zalety i wady. Łańcuchy całkowicie metalowe, niszczą ogumienie samochodu w dość dużym stopniu przy lada nie umiejętnym zamontowaniu. Poza tym nie zezwalają w żadnym wypadku na jazdę bez zdjęcia ich po nawierzchni pozbawionej śniegu. Stykając się z brukiem, nawet z asfaltem szybko ścierają się osłabiając znacznie swe ogniwa, oraz pękają, jeśli wykonane są z nieodpowiednich materiałów. Poza tym, niszczą bieżnik opony w który wciskają się pod wagą całego wozu nie mogąc spowodować wklęśnięcia w bruku, tak jak to łatwo się udaje na śniegu, czy nawet skorupie lodowej. Natomiast ich niezaprzeczalną zaletą jest prawdziwa przeciwślizgowość tak w przyśpieszeniu i hamowaniu jak i na prostej i w zakrętach, oczywiście tylko w wypadku odpowiedniego zamocowania na kole.

Łańcuchy metalowo-gumowe, posiadają mniejszą zdolność ograniczenia poślizgu, szczególnie bocznego, ponieważ stanowią jak gdyby klocki gumowe, ułożone poprzecznie na oponie. Ich nacisk jednostkowy jest dużo mniejszy, ze względu na konieczną większą szerokość poszczególnych odcinków poprzecznych niż łańcucha, ze względu na stosunkowo łatwą rozerwalność gumy. Zaletą ich jest znacznie mniejszy wpływ na zużycie bieżnika opony oraz możność przejeżdżania bez zdejmowania ich, dość długich odcinków twardej nawierzchni pozbawionej śniegu. Zdarza się to często, gdy w dalekiej podróży przejeżdżamy parokrotnie przez miasta, których ulice oczyszczone są ze śniegu.

Jeżeli chodzi o zakładanie łańcuchów przeciwślizgowych, to tak przy jednych, jak i przy drugich obowiązują te same zasady. A więc zamontowywać łańcuch należy tylko na podniesionym kole (najlepiej na zdjętym z bębna) układając go na bieżniku symetrycznie do obu boków obręczy. Łańcuch winien być mocno naciągnięty, tak aby jego odcinki poprzeczne nie unosiły się wskutek siły odśrodkowej nad oponą. Stwarza to niejednokrotnie poważne niebezpieczeństwo, przy dobiciu koła do górnego punktu resorowania, zaczepienia łańcucha o błotnik, lub śruby trzymające go do wsporników. Nie trzeba chyba dodawać, że stosowane przez niektórych „fachowców" zakładanie łańcuchów na oponę po wypuszczeniu powietrza, a następnie dopiero pompowanie, stwarza najlepsze możliwości do całkowitego zniszczenia tak bieżnika jak i osnowy. Często obserwowane zakładanie łańcuchów na jedno tylko koło napędzane mija się całkowicie z celem i może doprowadzić w efekcie do nieoczekiwanego poślizgu. Posiadanie łańcuchów nie daje nam jednak 100% gwarancji, przejechania wszystkich zaśnieżonych dróg. W momencie ugrzęźnięcia pamiętajmy, że dodawanie nadmiernego gazu powoduje jeszcze głębsze zakopanie się, a jedynie odpowiednim jest obejrzenie sytuacji każdego z kół i odpowiednie manewrowanie łopatą, podkładanie worków, plandeki, gałęzi lub podsypywanie grud ziemi. W niektórych wypadkach pomaga umiejętne rozluźnienie wozu na tylnim i pierwszym biegu. Trzeba jednak dodać, że przy posiadaniu łańcuchów ugrzęźnięcie może być spowodowane tylko przez zawieszenie się spodu wozu na śniegu lub przez wielką jego ilość pchaną przez niski przód samochodu.

R. I.

SPRAWNY UKŁAD CHŁODZENIA podstawą ciągłego użytkowania

Lekkie poranne przymrozki, są wystarczającym sygnałem do uporządkowania systemu chłodzenia i przygotowania go ostatecznie do dłuższego okresu zimowego. Kierowcy bardziej zapobiegliwi, wykonali to już znacznie wcześniej, ale jest jeszcze wielu takich, których opieszałość może doprowadzić do szybkiego zużycia, lub zniszczenia sprzętu motorowego. Tym więc, w celu przypomnienia, podajemy poniższe wskazówki:

Przed wypuszczeniem wody, sprawdzić należy szczelność całego systemu chłodzenia, mając na uwadze, że mieszanina niezamarzająca ma zdolność łatwiejszego przenikania przez nieszczelności, a strata jej jest bardzo kosztowna. Następnie, trzeba przepłukać cały system chłodzący, a dopiero napełnić mieszaniną niezamarzającą.

W razie niemożności otrzymania gwarantowanej mieszanki, należy sporządzić ją samemu według załączonej tabelki. Istnieją zasadniczo dwa rodzaje płynów niezamarzających, jeden to połączenie wody ze spirytusem, drugi — wody z gliceryną.

Na chłodnicę należy założyć dopasowany pokrowiec z odpowiednim, odpinanym, wycięciem na środku, celem utrzymania równej temperatury silnika niezbędnej do jego ekonomicznej pracy. Pamiętać należy, że założenie nawet bardzo ładnie wykonanego pokrowca na osłonę chłodnicy, która w nowoczesnych samochodach nie zawsze wypada na wprost chłodnicy, przeważnie daje znikomy efekt Zimne powietrze dociera do chłodnicy innymi drogami i w rezultacie silnik pracuje w za niskiej temperaturze. Dlatego też, o wiele lepiej jest wykonać osłonę samej chłodnicy, nawet sposobem gospodarczym, niż robić efektowny pokrowiec. Wystarczy przecież, przyspawać uszy do ramy chłodnicy na dole i u góry i założyć na drążku nawinięty dermatoid, podobnie do rolety okiennej, tylko zaciąganej odwrotnie, bo od dołu do góry. Podciąganie takiej zasłonki wykonać można zupełnie prosto przez zastosowanie linki Bowdena.

Aby kwestię przygotowania układu chłodzącego do okresu zimowego całkowicie wyczerpać, podajemy najczęstsze uszkodzenia powstające w pompie, chłodnicy i przewodach.

Nadmierna temperatura silnika, zaobserwowana przy normalnej jeździe, może być spowodowana przez uszkodzenia powstałe w pompie wodnej. Tak więc, może zdarzyć się, że płyn chłodzący zawiera pewne nieczystości i zatyka nimi wlot, lub wylot w pompie. Należy więc przefiltrować całą mieszankę. Pompa, może być również nieszczelna, co powoduje wyciekanie płynu aż do obniżenia jego poziomu do granicy uniemożliwiającej krążenie. Trzeba wtedy docisnąć nakrętkę uszczelnienia, lub wymienić je na nowe.

Chłodnica ulega często całkowitemu, lub częściowemu zatkaniu. Spowodowane to być może przez powstający z biegiem czasu osad tzw. kamień kotłowy, lub też przez nieczystość płynu chłodzącego. Zapchaną chłodnicę najczęściej musi się oddać do specjalisty celem rozlutowania i oczyszczenia. Aby uniknąć tych kłopotów trzeba pamiętać o wlewaniu płynu przez lejek z gęstej siatki. Pod wpływem wstrząsów źle umocowana chłodnica zaczyna ciec. Poszczególne elemeny wymagają wtedy odpowiedniego przelutowania.

Skład jakościowy mieszanek niezamarzających (10 litr.)

Temperatura zamarzania	miesz. spirytusowa		miesz. glicerynowa	
	Ilość wody	Ilość spirytusu	Ilość wody	Ilość gliceryny
— 20	5,5	4,5	6	4
— 25	5	5	5,5	4,5
— 30	4,5	5,5	5	5
— 35	4	6	4,5	5,5
— 40	3,5	6,5	4	6

Winno się więc dbać o należyty stan umocowania chłodnicy i nie dopuszczać do jej nadmiernej wibracji.

Przewody gumowe, podlegające pewnym odkształceniom na skutek gorąca i działania na gumę składników mieszanki, ulegają po pewnym czasie zużyciu. Oprócz wymiany, doraźną naprawą może być owijanie miejsc nieszczelnych taśmą izolacyjną. Przy zakładaniu nowych przewodów najlepiej nasmarować je w środku gliceryną, a uniknie się przyklejenia gumy do metalu. Uszkodzenia uszczelnień pomiędzy koszulką wodną, lub głowicą a przewodami, stosunkowo dość rzadkie, wymagają szybkiej wymiany na nowe ze względu na możliwość zbyt dużego wyciekania płynu, jak i zewnętrznego zanieczyszczenia silnika lepką mieszanką glicerynową. Nie należy zapominać o smarowaniu wałka wentylatora, zgodnie z przepisem fabrycznym i dbać o całość, czystość i dobre naciągnięcie paska klinowego.

Dobry stan całego wozu, jest zależny bowiem od szeregu drobnych na pozór czynności kontrolnych i zapobiegawczych.

Roma

SERCE DOSKONAŁEGO SAMOCHODU ZIS-150

Z każdym dniem użytkowania samochodu ZIS-150 poznajemy jego wielkie zalety czyniące ten produkt pracy radzieckich inżynierów i robotników jednym z najdoskonalszych samochodów świata.

W poprzednim numerze naszego pisma poznaliśmy już dokładnie budowę nowego samochodu, zapoznaliśmy się również z charakterystyką techniczną samego silnika.

ZIS-150 jest podstawowym dla naszego wojska środkiem ciągu — musimy więc jeszcze dokładniej poznać jego budowę i zasady obsługi. Nie będzie to zaś możliwym gdy nie zapoznamy się dokładnie z sercem samochodu silnikiem. Dokładna znajomość budowy i obsługi silnika ma również zasadnicze znaczenie dla przygotowania samochodu do zimy oraz użytkowania samochodu w tym trudnym okresie eksploatacyjnym. Dopomoże zaś nam do tego zamieszczony poniżej artykuł.

W silniku „ZIS-120" znalazły jak najszersze zastosowanie ostatnie osiągnięcia techniki budowy silników spalinowych, oparte na doświadczeniach i eksploatacji różnych samochodów w Związku Radzieckim w okresie pokoju i w czasie wojny.

Silnik przedstawia jednorzędowy, jednolity korpus żeliwny, odlany jako jedna całość z górną częścią miski olejowej i jest zaopatrzony w odejmowaną, również żeliwną głowicę. Odpowiednią sztywność konstrukcji osiągnięto przez obniżenie płaszczyzny rozcięcia połówek miski olejowej o 70 mm poniżej osi wału korbowego i połączenie wsporników łożysk głównych ze ściankami bloku rozwiniętym układem silnych żeber. Wał korbowy jest siedmiokrotnie ułożyskowany. Dolną połówkę miski olejowej tłoczonej z blachy stalowej odejmuje się bardzo łatwo. Koszulka wodna bloku otacza cylindry wzdłuż ich całej wysokości, co zapewnia dobre chłodzenie.

Techniczna charakterystyka silnika

Typ silnika	benzynowy, gaźnikowy, czterosuwowy
Ilość cylindrów	6
Średnica cylindra i skok tłoka (w mm)	101,6 × 114,3
Ogólna objętość robocza (w l)	5,55
Rodzaj gaźnika	górnossący
Stopień sprężenia	6 : 1
Moc maksymalna w KM i obroty/min. (bez regulatora)	90 × 2600
Obroty ograniczone przez regulator	2400
Najmniejsze zużycie paliwa g/KMgodz.	260
Największy moment obrotowy kgm	30,5
Materiał tłoków	stop aluminiowy
Umieszczenie zaworów	dolne, boczne
Porządek pracy cylindrów	1-5-3-6-2-4

Zawory znajdujące się z prawej strony są umieszczone pochyło w celu ich przybliżenia do osi cylindrów i przez to zmniejszenia powierzchni komory spalania.

Aby uczynić obsługę silnika możliwie łatwą — wszystkie jego zespoły wymagające nadzoru i doglądu są umieszczone w sposób jak najbardziej dostępny.

Z lewej strony silnika znajdują się przyrządy elektryczne i układu smarowania. W przedniej części mieści się prądnica napędzana przez pas klinowy idący przez koła pasowe wału korbowego i wietrznika. Nad prądnicą w strefie działania wietrznika jest umocowana cewka indukcyjna. Za prądnicą są rozmieszczone: filtry olejowe, aparat zapłonowy, wlew oleju z odwietrznikiem, miarka dla kontrolowania poziomu oleju i rozrusznik elektryczny osadzony na obudowie sprzęgła. Na boku nieco za wlewem oleju znajduje się kranik do spuszczania wody z koszulki bloku.

Z prawej strony silnika mieszczą się rury ssąca i wydechowa, a także wszystkie zespoły układu palinowego: gaźnik z filtrem powietrznym i pompa benzynowa z osadnikiem.

Prawa ściana bloku, analogicznie do silnika „ZIS-5", jest zaopatrzona w dwa okienka umożliwiające dostęp do zaworów i popychaczy. W pokrywie przedniej części silnika znajduje się otwór, połączony elastycznym metalowym przewodem z filtrem powietrznym gaźnika, przez co osiąga się odsysanie gazów z miski olejowej i spalanie ich wraz z paliwem.

Również z prawej strony na przedniej części głowicy jest zamontowana sprężarka zaopatrująca układ hamulców pneumatycznych w sprężone powietrze.

Tłoki silnika „ZIS-120" wykonane z aluminium posiadają kształt cylindryczny ukośnie rozcięcie ścianek. Pierścienie mieszczą się w górnej części tłoka, przy czym ogólna ilość pierścieni jednego tłoka wynosi — 4, z czego 3 są pierścieniami uszczelniającymi, a 1 — zbierającym.

Sworznie tłokowe są luźno osadzone (w sposób „pływający") w tłokach. Osiowemu przemieszczeniu sworzni zapobiegają pierścienie sprężynowe.

Siedmioczopowy wał korbowy jest zaopatrzony w przeciwwagi wykonane jako jedna z nim całość; celem zmniejszenia ciężaru szyjki korbowodowe wału są drążone.

Łożyska wału korbowego należące do typu łożysk ślizgowych zaopatrzone są w cienkościenne wkładki (wymienne) wykonane w taśmy stalowo-babitowej.

Aby ułatwić składanie i prawidłowe ustawienie wkładek — pokrywki łożysk korbowodowych są naprowadzane za pomocą szlifowanych szyjek, śrub ściągających, pokrywki zaś łożysk głównych — za pomocą klinowego wcięcia w górnej połowie łożysk. Wszystkie pokrywki łożysk są cechowane, co również znacznie ułatwia pracę składania. Śruby mocujące pokrywki łożysk głównych są niesymetrycznie rozstawione, co zapobiega możliwości nieprawidłowego ustawienia pokrywek. Podczas składania silnika w fabryce — na każdej pokrywce zostaje wybita liczba porządkowa.

Bardzo ważnym warunkiem pracy łożysk jest silne zaciągnięcie wkładek; w celu wyrównania ewentualnego „siadania" styków połówek wkładek — pod każdą pokrywkę wkłada się dwie przekładki, tzn. po jednej na każdym końcu; grubość przekładki wynosi — 0,05 mm. Po przejechaniu 6 — 10 tysięcy km przekładki należy usunąć, po czym łożyska mogą pracować bez dalszego dociągania aż do naprawy silnika.

Koło zamachowe mocuje się na kołnierzu wału korbowego za pomocą trzech dokładnych śrub posiadających szlifowane szyjki. Wał korbowy może być wmontowany do silnika razem z kołem zamachowym, ponieważ dolna część obudowy sprzęgła jest odejmowana. Ten sposób składania pozwala przeprowadzić wyważanie wału korbowego zmontowanego z kołem zamachowym i ze sprzęgłem jako całość, co niewątpliwie wywiera dodatni wpływ na płynność pracy silnika.

Na przedni koniec wału wtłoczone jest napędzające koło zębate i koło pasowe. Ucieczce oleju przez przednie łożysko, zapobiega uszczelniacz skórzany osadzony na samym końcu wału.

Rozrządcze koła zębate, jak już wspomniano, są zamknięte pokrywką. Koło zębate osadzone na wale korbowym jest wykonane ze stali, osadzone zaś na wałku rozrządczym — z żeliwa. Zęby kół i rozmiary są identyczne jak w silniku „ZIS-5".

Wałek rozrządczy spoczywa w czterech łożyskach typu ślizgowego wylanych babitem (stopem łożyskowym). Garby zaworów ssących i wydechowych posiadają jednakowy profil i skok 10 mm. Posuw wałka rozrządczego w kierunku osiowym jest ograniczony i może być regulowany śrubą z przeciwnakrętką ustawioną w przedniej pokrywie.

Sprężyny, miseczki i kliniki zarówno pod względem konstrukcji jak i rozmiarów są analogiczne do stosowanych w silniku „ZIS-5".

Regulację luzu zaworów wykonuje się przez okienka znajdujące się w prawej ścianie bloku. Okienka są zamknięte pokrywami zaopatrzonymi w uszczelki korkowe. Luz pomiędzy zaworem i popychaczem przy nagrzanym silniku wynosi 0,20 — 0,25 mm.

Momenty otwierania i zamykania zaworów są następujące:

1) otwieranie zaworu ssącego — 20° przed GMP,

2) zamykanie zaworu ssącego — 69° po DMP;

3) otwieranie zaworu wydechowego — 67° przed DMP;

4) zamykanie zaworu wydechowego — 22° po GMP.

W środkowej części wałka rozrządczego, tzn. pomiędzy drugą i trzecią szyjką, jest nacięte koło zębate napędzające pompkę olejową, którą umieszczono w dolnej połówce miski olejowej pod poziomem oleju. Pompka olejowa należy do typu pompek zębatkowych; oba koła zębate posiadają proste zęby. Całe urządzenie pompki olejowej jest umieszczone w filtrze siatkowym, zapobiegającym dostawaniu się obcych twardych przedmiotów do układu olejenia.

Silniki „ZIS-120" są zaopatrzone w układ podwójnego filtrowania w filtrze złożonym z dwóch części. Cały olej płynie z pompki do filtu płytkowego, zaopatrzonego w wyprowadzoną na zewnątrz rękojeść umożliwiającą codzienne czyszczenie filtru bez jego rozbiórki (wystarcza jedno obrócenie rękojeści o 360° dziennie).

Po wstępnym oczyszczeniu olej wpływa do głównego przewodu, do którego jest równolegle włączony filtr-regenerator zaopatrzony w wymienny nabój z pierścieni tekturowych. Część oleju przefiltrowanego w drugim filtrze spływa do miski olejowej i w ten sposób stopniowo cała wartość oleju zostaje poddana dokładnej filtracji.

Zbiorniki obu filtrów, w których osiadają wszystkie nieczystości, są oddzielone od siebie; jednakże oba te zbiorniki są zaopatrzone we wspólny korek spustowy, co znacznie przyśpiesza czynność spuszczania brudnego oleju.

Gdy nadchodzi termin zmiany oleju w silniku, należy spuścić również cały olej z filtru i zamienić wkładkę tekturową na nową.

Główny przewód olejowy jest wykonany jako wiercenie biegnące wzdłuż całego bloku. Olej do poszczególnych łożysk płynie również przez wiercone otwory. W przedniej części głównego przewodu olejowego znajduje się zawór redukcyjny, umieszczony w pokrywie zębatych kół rozrządczych i wyregulowany na ciśnienie 2,5 kg/cm². W wypadku otworzenia zaworu redukcyjnego nadmiar oleju spływa na zębate koła rozrządcze. Ażeby zapewnić nieprzerwany dopływ oleju do kół zębatych — w zaworze redukcyjnym jest wykonany mały otwór, który jest stale otwarty.

Poprzeczne wiercenia są wykonane w ten sposób, że olej dopływa do każdego wspornika głównego łożyska, a także do łożysk wałka rozrządczego. Przez wiercenie środkowego wspornika olej płynie do urządzenia napędowego aparatu zapłonowego.

Z łożysk głównych olej płynie pod ciśnieniem przez ukośnie wiercone otwory w ramionach wału korbowego do szyjek korbowodowych, a następnie przez wiercenia w korbowodach do ich główek, gdzie smaruje sworzeń tłokowy.

W ten sposób zasadnicze trące się powierzchnie są smarowane oczyszczonym olejem. Prócz tego część oleju zostaje doprowadzona do powierzchni smarowanych przez kierowany rozbryzg i dopływ pod ciężarem własnym. Popychacze i ich prowadnice są również smarowane przez olej pływający specjalnie wykonanymi wierceniami. Na gładź cylindrową olej zostaje wpryskiwany przez otwór znajdujący się w stopce korbowodu, zbiegający się za każdym obrotem z otworem wywierconym w wale korbowym.

Układ zasilania jest opracowany z uwzględnieniem możliwości pracy silnika na paliwie niskiego gatunku.

Z tego powodu został wybrany gaźnik górnossący i rura ssąca o kwadratowym przekroju z wysokim stopniem podgrzewania. W celu lepszego podgrzania mieszanki — rury ssąca i wydechowa są wykonane jako jeden wspólny odlew, zupełnie tak samo jak to było stosowane w silniku „ZIS-5".

Gaźnik „MKZ-14" przypomina swoim kształtem znany nam gaźnik „MKZ-6" używany na samochodzie „ZIS-5", jednakże konstrukcja nowego gaźnika znacznie odbiega od konstrukcji starego.

Przytoczymy dane gaźnika „MKZ-14" odpowiadające warunkom zwykłej eksploatacji silnika „ZIS-120":

średnica dyszy	29 mm
zdolność przepustowa otworów kalibrowanych w cm³ (przy wytarowaniu wodą w temperaturze 20°C pod ciśnieniem 1 m):	
główny otwór kalibrowany	. 260 cm³
dodatkowy otwór kalibrowany	. 310 „
rozpylacz dodatkowego otworu kalibrowanego . .	. 350 „
rozpylacz otworu kalibrowanego pełnej mocy . .	. 130 „
otwór kalibrowany biegu luzem	. 190 „

Rura ssąca gaźnika jest połączona z filtrem powietrznym, należącym do typu filtrów olejowych. Poszczególne części składowe filtru są unifikowane z częściami filtru samochodu osobowego „ZIS-110". Filtr jest połączony z gaźnikiem za pomocą sztywnej rury umocowanej śrubami do rury ssącej silnika, Obudowę filtru po prostu nakłada się na rurę zajmującą pionowe położenie.

Napęd pompy, jak wspominano wyżej, jest wykonany za pomocą paska klinowego od koła pasowego na wale korbowym (drugi kanał klinowy służy do napędu sprężarki układu hamulców pneumatycznych). Wałek, na którym jest osadzona pompa wodna i wietrznik, spoczywa w dwóch łożyskach kulkowych zaopatrzonych w specjalne uszczelnienia. Zasadniczy uszczelniacz pompy wodnej zaopatrzony w sprężynę jest wykonany w sposób analogiczny jak na samochodzie „GAZ-51". Żeliwny wirnik pompy jest umocowany do wału za pomocą sworznia. Obudowę zamyka się płaską stalową pokrywą, następnie cały zespół mocuje się trzema śrubami do przedniej ściany bloku. Wietrznik tłoczony z blachy stalowej składa się z dwóch dwuskrzydłowych części, ustawionych na krzyż i przyśrubowanych bezpośrednio do piasty koła pasowego bez specjalnego krzyżyka.

Wobec górnego umieszczeina pompy wodnej całkowite opróżnienie układu chłodzenia może nastąpić przez otworzenie obu kraników spustowych, z których jeden znajduje się w dolnym zbiorniku chłodnicy, drugi zaś na koszulce wodnej bloku. Wszystkie przewody wodne oraz termostatu są wykonane z brezentowych węży nagumowanych.

NASI KORESPONDENCI DONOSZĄ

Przed okresem jesienno-zimowej eksploatacji

ZACHOWAMY MIANO PRZODOWNIKÓW SŁUŻBY SAMOCHODOWEJ

Na jednym z zebrań, zwołanych przez organizację ZMP-owską, wypowiedzieli się kierowcy i mechanicy z jednostki oficera Nowaka na temat przygotowań do okresu jesienno-zimowej eksploatacji. Pierwszy zabrał głos w dyskusji wzorowy kierowca, przewodniczący koła ZMP, kpr. Głodzik.

DOBRZE PRZYGOTOWANY TABOR NIE ZAWIEDZIE NAS W ZIMIE

powiedział przodownik naszej Służby kpr. Głodzik. Dlatego należy zapoznać się szczegółowo ze wszystkimi instrukcjami dotyczącymi tego okresu, a zwłaszcza z Instrukcją Departamentu Służby Samochodowej, następnie zaś wprowadzić je dokładnie w czyn.

Zarówno u nas, jak i w innych jednostkach samochodowych szereg pogadanek fachowych poprzedziło praktyczne przygotowania w przejściu na nowy rodzaj eksploatacji. Na pogadankach tych oprócz omawiania instrukcji, zasadnicze znaczenie ma

WYMIANA DOŚWIADCZEŃ

w których starzy, rutynowani kierowcy dzielą się z młodszymi swą wieloletnią praktyką.

— Wiemy dobrze na przykładzie bohaterskiej Armii Radzieckiej — oświadczył stary, frontowy kierowca sierż. J. Janicki — że nawet w czasie najtęższej zimy oddziały samochodowe spełniały wzorowo wszystkie swe zadania bojowe, przewożąc na pierwsze linie walki broń, amunicję i żołnierzy. Odpowiednio przygotowane samochody nie zawiodły nigdy radzieckich kierowców.

Dziś my, doświadczeni kierowcy Wojska Polskiego, przekażemy swe wiadomości młodszym kolegom, aby nie zawiodły ich samochody na froncie walki o osiągnięcie najwyższej gotowości bojowej naszej Służby.

PRZODUJĄCA TECHNIKA RADZIECKA POMOŻE

a najnowsze samochody produkcji Związku Radzieckiego ułatwią wykonanie czekających nas zadań. Nakłada to na wszystkich kierowców i mechaników WP szczególny obowiązek troskliwego przygotowania całego sprzętu, a następnie fachowej i starannej konserwacji tych wozów.

Na zakończenie głos zabrał oficer Nowak. Podkreślił on, obok wzorowego przygotowania pojazdów mechanicznych, konieczność odpowiedniego zagarażowania samochodów w czasie słot i mrozów.

— Dbałość kierowców i warsztatowców naszej jednostki — oświadczył oficer Nowak **— o pojazdy, garaże i warsztaty garnizonu pozwoli nam na utrzymanie nadal chlubnego miana przodowników Służby Samochodowej.**

plut. T. Skiba

Dobrze zrozumieli kierowcy i mechanicy Jednostki Wojskowej 3263 potrzebę zabezpieczenia jesienno-zimowej eksploatacji. Doświadczony mechanik samochodowy st. szer. Sokołowski (po lewej) dzieli się swymi wiadomościami z kolegami, pragnącymi lepiej przygotować swe wozy do zimy. Z uwagą słuchają go: kpr. R. Osioł, szer. P. Janosz i kpr. E. Paliga.

— Odpowiedni smar i olej zimowy — mówi st. szer. Szczotka — to ułatwiony rozruch i pewna jazda w mroźne dni. Już teraz więc przygotowuję swój samochód do nadchodzącego okresu eksploatacji, dokonując wymiany oleju i smarując wóz na Stacji Obsługi.

Dobrze przygotować się do jazdy w zimie

Cwiczenia terenowe dały dobre rezultaty

W jednostce naszej zorganizowaliśmy ćwiczenia pokazowe dla kierowców. Zadaniem ćwiczeń było nauczenie kierowców prowadzenia samochodów w trudnych warunkach terenowych, jak również wykazanie i poprawienie ewentualnych niedociągnięć podczas samej jazdy.

Do prowadzenia samochodów wybrano dwóch najlepszych kierowców jednostki i dwóch najsłabszych. Pozostała część kierowców znajdowała się na pakach ładownych jako widzowie i obserwatorzy pokazowej jazdy. Cała trasa podzielona została na kilka etapów.

Po przebyciu pierwszego odcinka jazdy o długości ok. 5 km zatrzymano samochody dla szczegółowego omówienia jazdy kierowców, biorących udział w ćwiczeniach. Wśród żołnierzy wywiązała się ożywiona dyskusja na temat sposobu jazdy, a następnie udzielono kierowcom, którzy prowadzili samochody, szereg uwag i spostrzeżeń. Głos zabrał również oficer Wojewoda, który potwierdził wiele słusznych uwag kierowców — obserwatorów, a następnie polecił jadącym w ćwiczeniach, aby ci dokładniej przestrzegali zachowania łączności i odległości w kolumnie.

Na następnym odcinku jazdy obserwatorzy z wozów prowadzonych przez słabych kierowców przeszli na wozy prowadzone przez kierowców dobrych. Wszystkie zauważone uprzednio błędy stały się odrazu przedmiotem rozmów wśród obserwatorów. Wykryte błędy i niedociągnięcia potwierdziły dotychczasową opinię o poszczególnych kierowcach. W czasie jazdy okazało się dopiero, kto i jak prowadzi samochód w terenie. Czy dobrze zmienia biegi, czy potrafi ocenić właściwie teren, w który wjeżdża, aby zastosować odpowiednią przekładnię, czy posiada dobrze wyregulowany silnik itd.

W czasie dalszej jazdy jeszcze kilkakrotnie zmieniali się kierowcy obserwatorzy i prowadzący samochody dla poczynienia dokładnych obserwacji i omówienia dopiero przebytych odcinków. Dla utrzymania prawidłowości jazdy i sprawności kierowców oraz wykazania znajomości przepisów, robiono w toku ćwiczeń kilkakrotnie alarmy lotnicze i chemiczne. Obserwatorzy, jadący na pakach, poczynili i w tych wypadkach dokładne obserwacje, dyskutując nad zachowaniem się poszczególnych kierowców w czasie alarmu.

Rezultaty ćwiczeń uwydatniły się już na najbliższych zajęciach taktycznych artylerii. Odrazu dało się zauważyć lepszą jazdę w kolumnie i prawidłowe utrzymanie odległości, a w czasie postoju stosowano i wykorzystano wszelkie środki w celu zamaskowania samochodów. Zrozumieliśmy, że lepsze wykonanie zadań taktycznych zawdzięczamy odbytym w naszej jednostce pokazowym ćwiczeniom terenowym.

por. L. Chomicz
j. w. 1168

Do Korespondentów

Już we wszystkich jednostkach Służby Samochodowej zakończony został okres letnich ćwiczeń i obozów. Okres ten podniósł znacznie gotowość bojową naszych oddziałów. Obecnie utrwalamy i popularyzujemy nabyte doświadczenia. Dzięki nim przygotowujemy się lepiej do czekającego nas nowego, trudnego okresu — jesienno-zimowej eksploatacji. Wzmożoną pracą i dalszym szkoleniem kadr naszej Służby zabezpieczamy poważne zadania, stojące przed jednostkami samochodowymi.

Na korespondentów naszego pisma spada więc w tym czasie odpowiedzialność przekazania całej Służbie Samochodowej w swych artykułach wszelkich doświadczeń, jakie zdobyła jednostka; nakreślenia przebiegu przygotowań i prac, jakimi tętnią nasze samochodowe jednostki; spopularyzowania osiągnięć na polu konserwacji i eksploatacji taboru samochodowego oraz spopularyzowała ludzi — wzorowych kierowców i warsztatowców — racjonalizatorów, biorących najwydatniejszy udział w służbie i pracy jednostki.

Niestety pewna część korespondentów nie wywiązuje się ze swych, dobrowolnie przyjętych obowiązków. Oprócz całego szeregu korespondentów dobrze współpracujących z pismem są i tacy, którzy, mimo przyrzeczeń, nie nadsyłają nam swych prac. Do nich więc zwracamy się, aby przystąpili wypełniając swe zobowiązania do sympatycznej współpracy z Redakcją. Wszelką pomoc znajdą oni u swych bezpośrednich przełożonych i dowódców, w aparacie politycznym i organizacji partyjnej

Już od pierwszego listopada br. Redakcja „Za Kierownicą" przeznacza dla najlepszych korespondentów nagrody książkowe. Jednocześnie rozpoczynamy wysyłkę legitymacji dla wszystkich, którzy swe zgłoszenia potwierdzili nadsyłanymi pracami.

*

A teraz zapytujemy się — dlaczego tak uparcie milczą, nie przysyłając nam żadnych wiadomości następujący korespondenci:

Z jednostki oficera Bronowickiego: L. Bieńkowski, E. Szczęśniak, Z. Karłowski, L. Wasilewski, J. Stoch, T. Kowalewski, J. Zieliński i F. Nowakowski.

Z jednostki oficera Zabło.nego: M. Kurek.

Z jednostki oficera Kobiera: Szczurek i Żuławski.

Z jednostki oficera Minka: A. Kwiatkowski, Z. Strzyga, E. Kazimierczak, M. Mróz, K. Olearczyk.

Z Jednostki oficera Biernackiego: M. Janusz, K. Wortalski, K. Natonik.

Z Jedn. Wojsk. 1168: M. Cyran, M. Ujawiński i H. Jasiński.

Z Jedn. Wojsk. 2637: Klajner, Sek. Wręczyński i Skoczylas.

Z Jedn. Wojsk. 3675: Grygier i Słowiński, Jacek i Kopeć.

Z Jedn. Wojsk. 3726: E.Zwoliński, J. Józefowicz i W. Lorenc.

Z Jedn. Wojsk. 1578: F. Ziemba i R. Żołnierek.

Z Jedn. Wojsk. 1258: Mendyk i Zyda.

Z Jedn. Wojsk. 2113: Wesołowski Stanisław.

Z Jedn. Wojsk. 3645: M. Cirowski i Hencłowski.

Z Jedn. Wojsk. 3607: Hyp i Torgiel.

Z Jedn. Wojsk. 3642: Floryn i Rędziniak

Z Jedn. Wojsk. 2629: Góra i Bartłomiejak.

Z Jedn. Wojsk. 2593 L. Lipiński i Madera.

Z Jedn. Wojsk. 2245: M. Dębowski.

KORESPONDENCI CZEKAMY NA WASZE PRACE

Odpowiedzi techniczne

Ob. Zdzisław Z. — Katowice.

Będąc kierowcą na samochodzie Willys, zapytuje o przyczynę pracy silnika po wyłączeniu zapłonu, która trwa od 20 do 40 sekund po zakończeniu jazdy. Obawiając się, że spowodowane jest to osadem węglowym, zdjąłem głowicę i stwierdziłem, że jest ona zupełnie czysta.

Odpowiedź:

Jeżeli silnik po wyłączeniu pracuje jeszcze przez chwilę, to przyczyny mogą być następujące:

1. Złe chłodzenie.
2. Za uboga mieszanka.
3. Za niska wartość cieplna świec.

Należy zatem sprawdzić w kolejności podanych punktów czy warunki pracy silnika są odpowiednie. Jeżeli elektrody świec są jasnopopielate albo, w najgorszym wypadku, występują stopione perełki metalu, wina leży bezwzględnie po stronie nieodpowiednich świec. W wielu wypadkach przyczyną pracy silnika po wyłączeniu zapłonu jest za uboga mieszanka, która rozgrzewa silnik ponad dopuszczalną ciepłotę, przez spalanie benzyny z nadmiarem powietrza.

Tak więc, po sprawdzeniu chłodzenia silnika, należy zastosować odpowiednie dla danego modelu świece oraz ustawić gaźnik według przepisu fabrycznego.

Odpowiedzi Redakcji

W związku z licznymi zapytaniami odnośnie otrzymania cywilnych „praw jazdy" wyjaśniamy:

1. **Zgodnie z uchwałą Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 12 kwietnia 1949 r. (Monitor Polski, część A „Nr A — 59 poz. 798"), na wniosek Władz wojskowych zdemobilizowani kierowcy otrzymują prawa jazdy II kat. bez egzaminów.**
2. **Otrzymanie wniosku na uzyskanie prawa jazdy II kat. jest uzależnione od kwalifikacji fachowych, praktyki, dbałości o pojazd itd. Jeżeli przez okres służby wojskowej nie mieliście wypadku, utrzymywaliście pojazd w należytym stanie, jeździliście ostrożnie, dokładnie stosowaliście się do instrukcji o przeglądach technicznych, uzyskiwaliście dobre wyniki z wyszkolenia fachowego, to sądzimy, że nie będzie żadnych przeszkód, ażebyście otrzymali odpowiednie wnioski.**
3. **Ci kierowcy, którzy nie odpowiadają wymogom punktu 2, będą mogli także otrzymać cywilne prawo jazdy II kat., ale po dodatkowym przeszkoleniu, które zostanie dla nich zorganizowane przez CUSZ.**
4. **Powyższe punkty dotyczą tych, którzy zamierzają pracować zawodowo jako kierowcy. Inni mogą wymienić wojskowe prawo jazdy na cywilne prawo jazdy III kat. w ciągu trzech miesięcy po zdemobilizowaniu w odpowiednich urzędach.**

Jak z tego widać otrzymanie cywilnego prawa jazdy II kat. jest uzależnione od Was samych i winniście dołożyć wszelkich starań, aby jak najbardziej podnieść poziom Waszej pracy i uzyskać jak najlepsze wyniki z wyszkolenia fachowego.

Dokładniejsze wskazówki w sprawie załatwiania formalności związanych z otrzymaniem przez Was cywilnych praw jazdy podamy w następnym numerze „Za Kierownicą".

Redakcja

ALFRED SMOCZYK NIE ŻYJE



W dniu 26 wrześnie br. zmarł w drodze do szpitala nasz najlepszy żużlowiec,indywidualny żużlowy mistrz Polski Alfred Smoczyk, CWKS W-wa.

A. Smoczyk uległ wypadkowi motocyklowemu, gdy wracał z Kąkolewa do Leszna Wlkp.,

Zmarły tragicznie mistrz sportu odniósł szereg międzynarodowych zwycięstw żużlowych nad Czechami, Szwedami i Holendrami, a w roku bieżącym był bezkonkurencyjnym kandydatem na mistrza żużlowego Polski. Dzięki jego zespołowi i pracy rodzimy klub Smoczyka „Unia" — Leszno zdobył drużynowe mistrzostwo I. Ligi Żużlowej również w roku bieżącym. Obok sukcesów na żużlu Alfred Smoczyk uzyskał doskonałe wyniki w imprezach terenowych, zdobywając m. in. I. miejsce w wyścigu trawiastym na Służewcu. Ostatnią imprezą, do której wystartował Smoczyk, był eliminacyjny Raid Obserwowany w Szczyrku w dniu 24 września br.

Alfred Smoczyk wyróżniony w dniu 1 maja br. przez GKKF, był wzorem sportowców.

Skromny i niezabiegający o względy, mistrz wszystkich polskich torów żużlowych, był przykładem sportowca wychowanego w Polsce Ludowej. Wielokrotnie stwierdzał on, że wspaniały rozwój sportu polskiego oraz jego własna kariera żużlowca możliwe są jedynie w ustroju demokracji ludowej, zmierzającej do socjalizmu.

Alfred Smoczyk pełnił wzorowo służbę wojskową w jednej z warszawskich jednostek. Jako członek CWKS porywał swych kolegów do pracy dla dobra sportu. Był pierwszy na treningach swej sekcji. Z zapałem uczył młodzież z LZS-ów jazdy na motorze w ramach współpracy ze wsią.

W tragicznie zmarłym traci Polska Ludowa jednego z przodujących żołnierzy, a sport motorowy najlepszego żużlowca, który swą pracą i postawą stworzył wzór obywatela-sportowca.

Historia „Grand Prix" się powtarza: najlepsi schodzą z trasy

Rumun zdobywa Wielką Nagrodę

Po raz trzeci odbyły się w Poznaniu doroczne międzynarodowe wyścigi motocyklowe — Grand Prix Polski. Na trasie (obwód ulic długości 7.985 metrów) zgromadziło się ponad 100 tysięcy widzów, w tym wiele wycieczek z całego kraju, delegaci klubów motorowych i LZS-y z okolicznych spółdzielni produkcyjnych. Wśród 33 zawodników stanęło na trasie 5 Rumunów, zgłoszonych w klasie 500 ccm.

PRZEDBIEG

Bieg główny poprzedził wyścig maszyn do 250 ccm na 5 okrążeń. Na starcie znalazło się 13 maszyn w tym 6 Jaw. Wyścig prowadził od startu do metey W. Milewski, Unia — Poznań na NSU, przed L. Wyporkiem, Ogniwo — Warszawa, NSU. Obaj zawodnicy toczyli przez 5 okrążeń zaciętą walkę, idąc prawie obok siebie. Dopiero na ostatnim okrążeniu udaje się Milewskiemu zostawić nieco w tyle równie szybkiego rywala. Na trzecim miejscu szedł nie zagrożony przez nikogo Hołubowicz, Budowlani — Opole, na Rudge i jako trzeci przebył metę. Następnie przybyła grupa Jaw. Na 4 miejscu znalazł się Kupczyk, Związk. Warszawa, 5) Antkowiak, Stal — Poznań, 6) Urbaniak, Związk. W-wa, 7) Nikietyn, Związk. — Gdańsk i 8) Oczachowski, Związk. — W-wa. Witucki Gwardia — Poznań i Frasunkiewicz, Włókniarz — Poznań zostali zdublowani przez Milewskiego i Wyporka.

BIEG GŁÓWNY

Do wyścigu o Wielką Nagrodę Polski na 20 okrążeń stanęło 15 zawodników w klasie do 500 ccm na wyczynowych maszynach Tirumph Grand Prix i Norton oraz 5 zawodników w klasie do 350 ccm na maszynach Norton, AJS i NSU. Po raz pierwszy w „500-tkach" na Triumphie G. P. wystartował St. Brun, Ogniwo W-wa, nasz bezkonkurencyjny zawodnik w „350-tkach". Wielki talent St. Bruna przejawił się w całej pełni, gdy od pierwszego okrążenia, prowadząc wyścig, zwiększał o 3 — 4 sek. przewagę nad pozostałymi zawodnikami.

Za nim o drugie miejsce walczyli, zmieniając kolejno prowadzenie: N. Buescu, Kolejarz — Bukareszt, na Triumph G. P. oraz A. Żymirski, Związk. — W-wa również na Triumph G. P. Dalej na 4 pozycji jechał Rumun N. Sodeanu, Włókniarz — Bukareszt na Triumph G. P. Następnie, wyprzedzając się wzajemnie J. Olariu, J. Henek i J. Dąbrowski — wszyscy na Triumph G. P. A wreszcie J. Mieloch, W. Markowski i A. Voelnagel na Nortonach oraz N. Niculiczi, Centrale Armata — Bukareszt. Piąty z Rumunów E. Somlo, Włókniarz — Bukareszt, na Nortonie nie wystartował na skutek zacięcia się przepustnicy.



Zwycięzca Joan Olariu na maszynie Triumph Grand Prix

Pierwszy z zawodników odpada, na skutek uszkodzenia zębatki, J. Mieloch na 4-tym okrążeniu, idący dotychczas na 8 pozycji. Na 9-tym okrążeniu wielkie poruszenie. Wycofuje się niezagrożony przez nikogo na pierwszej pozycji St. Brun, mając uszkodzoną pompkę olejową i po „zgubieniu" oleju zatarty silnik. Prowadzenie obejmuje Rumun — Buescu. Również na 9 okrążeniu odpada Voellnagel z uszkodzoną świecą zapłonową. Na 10-tym okrążeniu odpadają: Żymirski, idący teraz „łeb w łeb" z Buescu oraz J. Henek, jadący na 5 pozycji. W Triumphach Żymirskiego i Henka urywa się trzonek zaworu wylotowego. Przez 5 okrążeń wyścig prowadzi 3 Rumunów: Buescu, Sodeanu i Olariu. W międzyczasie odpada Markowski, równie spowodu uszkodzenia zaworów. Z Polaków jedynie Dąbrowski utrzymuje się nadal w czołówce. Na 17-tym okrążeniu odpada prowadzący wyścig Buescu, który jako czwarty ma defekt zaworu wydechowego.

Trójka zawodników: 2 Rumunów i 1 Polak skupiają się, aby rozstrzygnąć trzy ostatnie okrążenia. Prowadzi Sodeanu. Tuż za nim jadą Olariu i Dąbrowski. Walczą o każdy metr. Dąbrowski, który ma swój wielki dzień, wspaniale przechodzi wszystkie zakręty i na ostatnią prostą przed metą wychodzi pierwszy. Prowadzi. Pech jednak chce, że przy zmianie biegu z „2" na „3" włącza się luz. W tym momencie mijają go obaj Rumunii. 1) J. Olariu, Włókn. — Bukareszt, czas 1:16:59,6; 2) Sodeanu, — Włókn. — Bukareszt 1:17:00,6; 3) Dąbrowski, Związk. — Gdańsk 1:17:07,6; 4) Niculiczi, Centrale Armata — Bukareszt; 5) Chlebicz, Gwardia W-wa. 10 zawodników wycofało się z wyścigu na skutek różnych uszkodzeń silników.

W kasie maszyn do 350 ccm prowadził od 2-go okrążenia do mety J. Jankowski, Ogniwo Bytom i zajął pierwsze miejsce z czasem 1:23:55,8; 2) Antoniewicz, Stal Zielona Góra, 3) Makowski, Włókniarz, Poznań. Zwoliński odpadł na 11 okrążeniu, a Bukowski na 16.

Dalszy wzrost poziomu jazdy motocyklistów wojskowych

PATROLOWY RAID TERENOWY W PILE

W ostatnich zeszytach naszego pisma coraz częściej pojawiają się wiadomości o poważnych sukcesach motocyklistów wojskowych. Przyczyniły się do tego w niemałej mierze wewnątrz - wojskowe zawody, a szczególnie tradycyjny raid w Pile, grupujący czołówkę naszych wojskowych jeźdźców. Na podkreślenie zasługuje również fakt, że wraz ze stałym wzrostem poziomu naszych motocyklistów wzrastają także wymagania, jakie stawia przed nimi regulamin raidu w Pile.

Tegoroczny raid składał się z dwu etapów: etap pierwszy o łącznej długości 60 km, w tym 34 km szosy, 20 km dróg polnych i 6 km terenu. Etap drugi o łącznej długości 40 km, w tym 19 km szosy i 21 km dróg polnych.

Pod nazwą drogi polnej krył się jednakże w wielu wypadkach właściwie teren, gdyż były to bądź odcinki pokryte głębokim, lotnym piaskiem, bądź też rozmiękłą, błotnistą i nieraz kamienistą nawierzchnią. Trudności zwiększał ponad to pieszczysty odcinek obserwowany, który zawodnicy przebyć musieli w maskach przeciw gazowych (50 pkt. karnych za zbicie maski gazowej).

Zgodnie ze swym wojskowo-ćwiczebnym założeniem patrole musiały odnajdywać trasę wg. mapy i kompasu. Z tego też powodu na trasie znajdowało się 3 punkty kontroli czasu i 9 pkt. kontroli przejazdu oraz lotna kontrol. Średnie szybkości w tej kategorii przewidziane zostały w terenie 25 km/godz. na drodze polnej 36 oraz na szosie 60 km/godz.

Równorzędna walka nawiązana została niemalże od pierwszej chwili po starcie pomiędzy patrolem marynarki wojennej, a patrolem Oficerskiej Szkoły Samochodowej. Na podkreślenie zasługuje doskonała postawa marynarzy, którzy nierodzielając się „deptali" od startu do mety jeźdźcom Oficerskiej Szkoły po gumach.

Pecha miał faworyt zawodów kpr. Frąckowiak, najlepszy jeździec w patrolu Szkoły Oficerskiej. Guma i dwa „pudła" kosztowały go razem 15 pkt. karnych.

Nielepiej powiodło się kandydatowi na pierwsze miejsce, patrolowi OW — Warszawa, w skład którego wchodzili doskonali i „wypróbowani" jeźdźcy: por. Jama i st. szer. Kuśnierek, przez odpadnięcie zaraz za Piłą na pierwszym etapie, na skutek defektu przedniej gumy, por. Jamy przekreśliło szanse na pierwsze miejsce w klasyfikacji patrolowej. St. szer. Kuśnierek nie dał jednakże za wygraną i uratował honor patrolu, zajmując 1 miejsce w klasyfikacji indywidualnej, będąc jednocześnie jedynym zawodnikiem bez punktów karnych i zarazem najlepszym strzelcem.

Ładnie pojechał również patrol OW Bydgoszcz w składzie kpt. Wołosiewicz i st. szer. Dobrzański (trzeciego st. szer. Gawrycha nie liczymy, bo odpadł już na 1 etapie) na swoich „zmęczonych" Jawach, uzyskując na mecie jednakowy czas 129 min.

WYNIKI INDYWIDUALNE

1. st. szer. Kuśnierek pkt. kar. 0, czas 96, tr. 7; 2) mat. Baranowski pkt. kar. 1, czas 106, tr. 5; 3) mat. Paradowski pkt. kar. 2, czas 112, tr. 6; 4) kpr. Chrzanowski pkt. kar. 5, czas 100, tr. 3; 5) kpr. Stępień pkt. kar. 5, czas 113, tr. 4; 6) por. Ośko pkt. kar. 10, czas 98, tr. 2; 7) kpr. Frąckowiak pkt. kar. 15, czas 111, tr. 2; 8) kpr. Styranka pkt. kar. 16, czas 125, tr. 8; 9) chor. Tyśkiewicz pkt. kar. 19, czas 118, tr. 2; 10) kpr. Masłowski pkt. kar. 20, czas 111, tr. 3; 11) szer. Filek pkt. kar. 33, czas 143, tr. 4; 12) kpt. Zawadzki pkt. kar. 34, czas 144, tr. 5; 13) sierż. Banasiak pkt. kar. 36, czas 128, tr. 0; 14) st. szer. Dobrzański pkt. kar. 42, czas 129, tr. 0; 15) kpt. Wołosiewicz pkt. kar. 47, czas 129, tr. 1; 16) por. Raczyński pkt. kar. 50, czas 103, tr. 4.

MIEJSCA ZESPOŁOWE:

1) O.S.S. I — por. Ośko — kpr. Chrzanowski — kpr. Frąckowiak — pkt. 30;
2) Marynarka — por. Raczyński, mat. Baranowski, mat. Paradowski — pkt. 53;
3) Zespół O. IV. — chor. Tyszkiewicz, kpr. Stynga, szer. Filek — pkt. 68;
4) O.S.S. II — kpt. Zawadzki, sierż. Banasiak, kpr. Stempień — pkt. 75;
5) Zespół O. I. — por. Jama, kpr. Masłowski, kpr. Kuśnierek — pkt. 120;
6) Zespół O. II — kpt. Wołosiewicz, st. szer. Dobrzański, st. szer. Gawrych — pkt .189;
7) Zespół O. V — nie ukończył raidu.

NASZE WNIOSKI:

Na trasie zaobserwowaliśmy dużą poprawę „stylu" jazdy. Coraz rzadszym było już „ciąganie" nogami przy jeździe po piasku, tak ongiś typowe dla naszych jeźdźców. Patrole jechały również znacznie jednoliciej, niż w roku ubiegłym i dużo wyższe były uzyskane średnie szybkości.

Poważnym brakiem motocyklistów wojskowych jest natomiast nadal niestaranność w przygotowaniu maszyny do trudnego terenowego raidu. Kilkakrotnie widzieliśmy na punktach kontrolnych i na trasie jeźdźców mocujących drutem rury wydechowe, błotniki itp. Warto, aby przyjrzeli się oni zawodnikom cywilnym, którzy wszystkie połączenia wzmacniają przez ścisłe okręcenie paskami ze starych dętek. Motocykle nie były również uszczelnione od działania wody. Mogłoby więc być gorzej przy deszczu, którego na szczęście nie było.

Jeździec wojskowy, którego maszyna musi być jednakże w 100% sprawna technicznie w każdym terenie i przy każdej pogodzie, winien umieć ją odpowiednio przygotować. W tym powinni nasi motocykliści jeszcze się poćwiczyć.

kpt. Zb. Wilamowski



Patrole motocyklistów wojskowych przed startem.

„Za Kierownicą", Wyd. Dep. Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul Nowowiejska 33.
Tel. 89680, wewn. 26-03 Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 19100. Druk. Z.G.P.W. Nr Zam. 1586 B-129433